

Bei de Lycéeë vun Ettelbréck, wou mer e Problem momentan hunn - dat ass vun de Virriedner ugeschwat ginn -, si mer amgaang ze kucken, datt mer schnellstens eng provisoresch Léisung fannen, déi eis dann erlaabt, iwwert déi nächst Joren an déi Konditiounen ze kommen, déi mer wëllen, an datt mer och kënnen déi éischt Schrëtt maache fir definitiv Léisungen. Do sinn ech de 25., wann ech mech gutt erënneren, an der Petitiounskommissioun mat der Madame Delvaux zesummen, fir iwwert dee Problem ze schwätzen, an ech hoffen, datt mer bis dohin och nach méi konkret Saache kënnen soen, déi ech haut nach net à même sinn, well se nach net definitiv sinn, esou op den Dësch ze leeën.

Mä do geet et ëm de Lycée agricole, ëm de Lycée technique, dee muss erweidert ginn, ëm d'Sportsinfrastrukturen, ëm den CNFPC an eng nei Schoul fir d'Professions de santé, déi awer an eisem Finanzprogramm musse virgesi ginn an deenen nächste Joren.

Et ass och en neie Lycée zu Miersch virgesinn. Elo kann ee soen, dat läit net am Norden. Mä et ass awer gradesou evident, datt dat d'Populatioun vun deene Lycéeën, déi zu Ettelbréck an d'Schoul ginn an déi aus der Émgeigend vun Ettelbréck kommen, och op iergendeng Aart a Weis wäert influenzéieren. Och do soll en neie Programm kommen.

An dann, wéi d'Madame Delvaux et gesot huet, en neie Lycée, deen zu Klierf soll hkommen.

Also am Norde gëtt vill geschafft a gëtt vill investéiert fir d'Zukunft vum Norden.

» **Une voix.** - Très bien.

» **M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics.** - Et muss een awer och wëssen, datt dat Ganzt wäert eng Rei Influenzen, Inzidenzen hunn op dat wéi am Norde sech muss an Zukunft organiséiert ginn, wann de Klierfer Lycée, wann aner Strukturen dohi kommen. Mir mussen en Ausbau vun den Transporten op Klierf dee Moment maachen a mir mussen op där anerer Säit natierlech awer och kucken, datt déi Linnen, déi Buslinnen, déi momentan op aner Zentren orientéiert sinn, an Zukunft da reorientéiert ginn, datt op Woltz, Ettelbréck aner Linnen, manner Linnen oder aner gestalte Linne wäerten hifueren, wa mer zu Klierf esou en Zentrum hunn.

Alles dat sinn nach Froen, déi gestallt sinn. Alles dat sinn nach Froen, wou mussen Äntwerten drop fonnt ginn.

An dann ass et esou, datt déi Fro vum Terrain och nach definitiv muss geléist ginn. Mir hu momentan deen Terrain vun der CTI, wou d'Négociatioune mat de Propriétaire ganz wäit sinn. Bleift awer nach d'Fro op vum An-d'Rei-Setze vum Terrain. Dat ass en Terrain, deen an engem Usage industriel virdu war. E muss also an d'Rei gesat ginn. Do bleiwen nach eng Rei Froen op. A vun der Demolitioun vun deem wat haut op deem Terrain ass. An ech hoffen och do, datt mer an der nächster Zäit definitiv Décisiounen da kënnen huelen. Mä fir dat, wat den Här Gira gesot huet, awer kloer an daitlech kënnen ze soen: Déi Négociatiounen hunn ugefaangen a sinn och e gutt Stéck scho weider.

Bleift dann nach hannendrun eng Rëtsch Klassementsprozeduren ze maachen. Wann ech d'Gemengen douewe verstanen hunn, dierft dat jo iwwerhaupt kee Problem sinn.

Da bleift natierlech och d'Elaboratioun vun engem Programme de construction. Do si mer elo esou wäit, datt mer kënnen d'Décisioun huelen, wat mer da wëllen dohinner setzen. Déi Décisioun konnte mer awer nëmmen huelen op Basis vun deem décke Buch wat d'Madame Delvaux hei an der Chamber déposéiert huet, wat eis a sech astand gesat huet, fir déi Besoinen ze analyséieren an déi éischt Phas ze determinéieren. Op Basis vun deem Dokument kann déi éischt Phas vun der Programmatioun vun der Planifikatioun dann och ugoen.

Voilà, dat war dat wat ech nach zousätzlech wollt soen. Ech soen lech Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Minister. **(Interruption)**

Jo, d'Regierung huet nach e weéneg Zäit.

» **Mme Marie-Josée Jacobs, Ministre de la Famille et de l'Intégration.** - Här President, ech wollt just soen, den Här Wiseler huet jo alleguerten déi Projeten opgezielt. Ech wollt derbäifügen, datt och nach en neit Internat elo dëses Joers zu Dikrech opgaangen ass, fir och nach d'Bild fäerdeg ze maachen, esou datt ech net

mengen, esou wéi Verschiddener dat hei gemengt hunn, datt den Norden ëmmer géif schlecht ewechkommen. Ech mengen, datt mer op ganz ville Plazen, wa mer géifen den Inventar maachen, zu anere Konklusioune géife kommen.

Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Madame Minister. Den Här Goerens huet d'Wuert gefrot.

» **M. Charles Goerens (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hunn net héieren, datt ee gesot huet, den Norde kéim schlecht ewech.

» **Mme Marie-Josée Jacobs, Ministre de la Famille et de l'Intégration.** - Ah dach, dach.

» **M. Charles Goerens (DP).** - Ech hu just héieren...

» **Une voix.** - Den Här Koepp huet dat gesot.

» **M. Charles Goerens (DP).** - Ech hunn haaptsächlech héieren, datt déi meescht Riedner gär gehat hätten, datt mer sollen no dëser Debatt wëssen, ob den Accord de principe definitiv arrétéiert ass, jo oder neen, opgrond vun deene Viraarbechten, déi gemaach goufen.

Ech fannen déi Debatt war utile an ech wollt just nach zwou Saache soen. Den Terrain, d'Terrainsfro ass nu wierklech déi aller-einfachst. Well de Stat muss do mat sech selwer verhandelen, de Stat an d'SNCI, dat ass Speck a Schwéngfleesch, bonnet blanc, blanc bonnet. Do ass d'Décisioun schonn an der viregter Regierung geholl ginn.

Dat Zweet wat ech wollt soen, dat ass, well den Här Wiseler elo grad doriwwer geschwat huet, d'Gebai muss demoléiert ginn. Dat heescht, et muss en Assainissementsplang vum Site gemaach ginn, an och duerfir ass den Accord de principe wichteg, well den Assainissementsplang ass opgrond vun der Kommodo-Gesetzgebung nämlech och d'Funktioon vun der Affektatioun, déi een deem Terrain duerno gëtt. Wann een also elo definitiv weess, datt dohinner e Lycée soll kommen, da weess een och wéi eng Konditiounen datt herno mussen erfüllt ginn, fir datt den Terrain ka fir deen Zweck gebraucht ginn.

Dat gesot, soen ech alleguer Merci, an datt mer eis eestëmmeg eens sinn, datt déi do Infrastruktur gebraucht gëtt an datt de politesche Wëllen och ka constatéiert gi fir weiderzefueren.

» **Plusieurs voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Ech denken, dass mer eis alleguerten zesumme mat der Regierung doriwwer eens sinn, dass et kloer ass an dass keng Diskussioune méi kënnen doriwwer opkommen.

(Interruptions diverses et hilarité)

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen elo zum nächste Punkt vun eisem Ordre du jour. Dat ass den Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'État. Et si bis elo ageschriwwen...

(Interruption)

Neen, mir hate gesot si kéim duerno.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Neen, et war gesot ginn no der Heure d'actualité.

» **M. le Président.** - Also, wéi ech d'Propositioun hei gemaach hu fir den Ordre du jour, dunn ass mir gesot ginn, dass se no där heiter Debatt kéim. Ech hunn der Chamber dat esou proposéiert, Här Braz, an d'Chamber huet sech esou d'accord erkläert mam Ordre du jour.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Dat war net de Virschlag.

(Interruptions)

Neen, et ass net schlëmm. Kommt mir fuere weider.

» **M. le Président.** - Här Minister? Gutt. An den Här Braz souwisou och, dann ass jo kee Problem. Da kënnen mer dat och e bësse méi spéit maachen.

Sou, bei dëser Debatt sinn ageschriwwen: den Här Kaes, d'Madame Brasseur, déi Hären Diederich, Braz an Negri an d'Madame Loschetter. Mir hunn zwee Rapporturen. D'Wuert huet elo den éischte Rapporteur vun dëser Orientierungsdebatt, den honorabelen Här Lucien Clement, an duerno kënnt den honorabelen Här Roland Schreiner. Här Clement, Dir hutt d'Wuert.



7. 5642 - Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'État

Exposé du papier de discussion de la Commission des Travaux publics

» **M. Lucien Clement (CSV), co-rapporteur.** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir diskutéieren haut hei an der Chamber iwwert de Finanzement vun deene groussen Infrastrukturprojeten, déi d'Regierung d'nächst Joer realiséiere wëllt oder an Ugrëff huele wëllt. Heibäi handelt et sech ëm eng nei Prozedur, déi mir all zesummen am Laf vum Joer 2005 ausgeschafft hunn. No deene bekannten Ulafsschwieregkeeten d'lescht Joer gëllt et elo awer déi Datumen an déi Modalitéiten, déi mer eis jo selwer a sech operluecht hunn, en musique ze setzen. Ech kommen elo gläich nach eng Kéier kuerz op d'Modalitéite vun dëser Prozedur zrëck.

Fir d'Diskussioun e bësselchen ze lancéieren oder e bësselche méi einfach ze maachen, hunn ech als President vun der Bautekommissioun eng Zort Diskussionspabeier virgeluecht an deem nozeverfollegen ass, ëm wéi eng Projeten et sech handelt a wat d'Haaptdiskussionspunkten an der Kommissioun waren. Ech hu ganz bewosst kee fäerdege Rapport virgeluecht, iwwert deen dann no där üblecher Manéier - Majoritéit, Oppositioun - ofgestëmmt sollt ginn, well ech et als enorm wichteg ugesinn, datt mer eis bei där éischte Kéier, wou mer dës Prozedur applizéieren, Zäit huele sollen, fir alles duerchdiskutéieren ze kënnen.

(M. Henri Grethen prend la Présidence)

Mir kruten an der Kommissioun all Informatiounen, déi mer gebraucht hunn. Mir kruten och, an dat an aller Transparenz, Äntwerten op déi Froen, déi mer am Laf vun net manner wéi dräi Sitzunge gestallt hunn. Ech wëll dofir och den Bauteminister Claude Wiseler an de Beamtinnen a Beamte vum Ministère an der Administratioun ausdrécklech Merci soen. Elo kann all Partei an aller Offenheet herno och Stellung huelen zu deenen eenzelne Projeten an och dozou hir Meenung äusseren.

De Sënn vun där neier Prozedur ass et jo, fir déi grouss Bauprojete vu vireran - ugefaange beim Ausschaffe vum Projet - méi transparent a méi öffentlech ze maachen.

Duerfir verstitt och, Här President, datt et mäin Uleies ass, dass mer eis haut Zäit huelen, fir dës Projete virzustellen an och ze diskutéieren.

D'Prozedur u sech: Den 23. Mee 2005 hat d'Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes, d'Comexbu, eng Entrevue beim Bauteminister, fir iwwert d'Propositioun ze diskutéieren, wéi een d'Prozedure kéint verbessern, fir bei de grouse Bauprojete vum Stat déi heiansdo dach enorm Budgetsdépassementer ze vermeiden.

Esou Dépassementer hate mer der jo e puer an deene leschte Joren, wéi zum Beispill d'Coque oder d'Philharmonie, fir der just zwee ze nennen, iwwert déi iwwerall sécherlech vill geschwat an och vill geschriwwe ginn ass.

Dobäi muss een awer der Richtigkeet halber soen, datt déi grouss Mass vun alle Projeten an där finanzieller Enveloppe, déi mir heibanne gestëmmt hunn, ofgewéckelt gëtt. Iwwer 90% vun de Bauprojete ginn also ouni finanziell Nobesserungen iwwert d'Bühn.

Den 20. Juni 2005 ass an der Comexbu déi nei Prozedur ugeholl ginn, no där an Zukunft nei Infrastrukturprojete preparéiert an och presentéiert ginn. Ouni elo op d'Detailer vun der Prozedur anzegoen, wëll ech just kuerz déi wichtegst Elementer nach eng Kéier erläuteren.

Spéitstens den 30. Juni vun all Joer muss de Bauteminister an der Commission des Travaux publics eng Lëscht mat deene Projete presentéieren, déi de Stat am Laf vum da kommende Joer oder an de kommende Jore wëlles huet ze realiséieren. Heibäi handelt et sech ëm nëmmen déi Projeten, déi e Käschtepunkt hunn, deen iwwer 7,5 Milliounen Euro läit.

D'Kommissioun analyséiert an diskutéiert déi Lëscht, preparéiert den Avis a selbstverständlech och d'Debatt an der Chamber. Am Laf vun där Debatt an der Chamber huet all eenzel Fraktioun d'Méiglechkeet, sech zu dëse Projeten ze äusseren.

Déi Projeten, mat deenen d'Chamber averstanen ass, ginn dann duerch eng Motioun

accordéiert, an där dann och de Baute-minister autoriséiert a selbstverständlech och opgefuerdert gëtt, méi am Detail ze plangen.

Fir all Bauprojet, deen e Käschtepunkt huet, dee méi héich ass wéi 7,5 Milliounen Euro, muss de Ministère des Travaux publics dann e Projet de loi déposéieren. Wann am Nachhinein awer, nodeems de Projet de loi schonns gestëmmt ass, bei engem Projet wichteg Ännerunge virgeholl ginn, gëtt déi zoustänneg Chamberskommissioun dovunner a Kenntnis gesat an huet selbstverständlech no enger Diskussioun an enger Analys d'Méiglechkeet sech doriwwer auszeschwätzen.

Wann elo awer d'Ausgabe méi wéi 5% vum ursprénglech autoriséierte Montant iwwerschreiden, da muss en neie Projet de loi déposéiert ginn. Ass den Dépassement manner wéi 5% vum autoriséierte Montant, da gëtt dat dat Joer, wou den Dekont virgeluecht gëtt, geregelt. Esou wäit dat zu deene wichtigste Punkte vun der Prozedur selwer.

Här President, Dir Dammen, Dir Hären, ech wëll elo déi Projete virstellen, déi mer an der Kommissioun virgestallt kruten an och diskutéiert a selbstverständlech och analyséiert hunn. Ech wëll dat awer kuerz maachen, ouni ze vill an den Detail ze goen, soss misst ech lech deelweis mat relativ ville bautechneschen Einzelheete praktesch bombardéieren. Fir dës Diskussioun wäerte mir nach d'Geleeënheet kréien, wann déi eenzel Bauprojeten an e Geset-zestext gefaasst sinn an heibannen zum Vote virleien.

Déijéineg vun lech, déi awer zousätzlech Informatiounen iwwert déi eenzel Projete wëllen hunn, kënnen dës, sief et an de Kommissionsrapporten oder am Papier de discussion, méi genee noliesen.

Am éischte Volet fanne mer déi Bauprojeten, déi de Ponts et Chaussées ënnerleien. Dat ass éischstens emol eis Grenzbréck zu Gréiwemaacher. Dës Bréck ass sécherlech eng wichteg Verkéiersachs fir d'Frontalieren, déi aus dem däitsche Grenzgebitt all Dag op Lëtzebuerg kommen. Mir kruten an der Kommissioun gesot, datt déi Maacher Bréck an engem äusserst schlechten Zoustand wär.

D'Iddi, déi deene Verantwortleche virschwieft, ass déi, fir eng nei Bréck nieft déi bestehend ze bauen, déi al Bréck dann ofzerappen an dann déi nei Bréck op déi Plaz ze setzen.

Et handelt sech hei ëm eng stole Konstruktioun an duerfir ass et technesch méiglech, fir déi nei Bréck, nodeems dass se gebaut ass an nodeems dass déi al ofgerappt ass, op d'Plaz vun där aler eriwwerzerippen. Well et sech dobäi ëm eng Grenzbréck handelt, muss Lëtzebuerg net déi ganz Baukäschte vun dësem Projet eleng droen. Et ass souguer esou, datt mer momentan de Seuil vu 7,5 Milliounen a sech nach net erreecht hunn. Dës Zuele sinn awer no eisen Informatiounen nach laang net definitiv, obschonns no den heitege Previsiounen déi 50% vum Gesamtmontant 7,2 Milliounen ausmaachen. Allerdéngs ass an dësem Montant nach keng Vélospist fir déi nei Bréck virgesinn.

Ouni elo wëllen am Detail op dat anzegoen, wat an der Kommissioun beschwat ginn ass, wëll ech awer just soen, datt mir an der Kommissioun d'Propos gemaach hunn, fir eng nei Bréck direkt op der Route du Vin ze baue vis-à-vis vun der Autobunnsofpahrt, wat fir Gréiwemaacher eiser Meenung no als Uertschaft eng enorm Entlaaschtung vum Trafic duerstelle géing.

Allgemeng ass d'Situatioun esou, datt alleguer déi Grenzbrécke mat Däitschland, déi nom Zweete Weltkrich erëm opgebaut gi sinn, sech an engem méi oder manner schlechten Zoustand befannen, woubäi et zu Gréiwemaacher besonnesch dréngend ass, datt eppes ënnerholl gëtt.

Wat déi Gréiwemaacher Bréck ugeet an notamment d'Iddi, fir eng nei Bréck op d'Route du Vin ze bauen, esou spillt do natierlech och ëmmer d'Roll vum Mäerterter Hafe mat. Fir de Ministère ass et net denkbar, datt iergendwa keng Bréck méi soll op deem aktuellen Engumment stoen. Et gëtt awer weiderhin zesumme mat deenen däitschen

Autoritéiten iwwert d'Méiglechkeet vun enger zweeter Bréck nogeduecht an och verhandelt.

Ech sinn der Meenung, Här Minister, datt Dir zesumme mat Äre Servicer nach eng Kéier mat de Responsabele vun der Stad Gréiwemaacher iwwert dëse Projet diskutéiere sollt. Bleift et bei där aktueller Versioun vum Projet, kritt Gréiwemaacher wuel eng nei Bréck, eng Bréck, déi doriwwer eraus och nach vill Sue kascht, mä u sech null Entlaaschtung vum Verkéier hier mat sech bréngt. E Verkéier, dee sech all Owend an all Moien a Stauen zu Maacher bemierkbar mécht.

Eng nei Bréck vis-à-vis vun der Autobunn géing de Pendlertrafic zolidd reduzéieren an d'Liewensqualitéit vun de Leit, déi zu Gréiwemaacher wunnen, merklech verbesseren.

Au contraire mengen ech awer, datt déi heiteg Bréck, déi haut jo awer, muss ee soen, nach allerhand Camionen an och anere Verkéier aushale muss oder aushält, no enger technescher Revisioun och weiderhi fir Véloen oder vläicht méi e soften Autosverkéier ze gebrauche wär.

Wat elo no heitegem Stand der Dinge dat Technesch ugeet, esou soll d'Bréck an enger Mixtur aus Stol a Bëton gebaut ginn. Well dat Ganzt jo awer relativ urgent ass, sollen d'Aarbechten esou séier wéi méiglech ufänken. Spéitstens an engem Joer soll de Projet, fir d'Bréck ze bauen, finaliséiert sinn an den Accord mat Däitschland och ënnerschriwwen sinn.

Deen zweete Projet ass d'Rekonstruktioun vun der Fuerbunn op de Brécken OA 498 an OA 499 op der N27 um Stausee zu Énsber a Lëlz. Heibäi handelt et sech ëm zwou Brécken, bei deenen d'Fuerbunn an de Belag erneiert musse ginn. Déi zwou Brécke sinn zesummegeholl ginn an engem Projet.

Et hätt een och kënnen déi zwou Brécken separat behandelen. Da wäre se guer net ënnert d'Prozedur vun deem Gesetz gefall, mä, Här President, Dir gesitt, och hei wëllt den Här Wiseler sech op kee Fall de Virwurf gefale loossen, ze truquéieren oder de Projet ze splitten, fir iwwert dee Wee de Seuil vu 7,5 Milliounen net ze erreechen.

Déi concernéiert Fuerbunnslacke bestinn aus virgespaante Poutren, déi einfach ersat gi mussen. Aus verkéierstechnesche Grënn ass et sécherlech wichteg, datt déi zwou Brécke gläichzäiteg, also matenee frësch gemaach ginn. Am beschten dann och net während der Touristesaison.

Drëttens, de Réaménagement vum Boulevard Raiffeisen op der Cloche d'Or. Dëse Projet ass vun enger enormer Bedeitung, géing ech soen, fir d'Entwécklung vum Quartier ronderëm d'Cloche d'Or. Fir d'éischt ginn hei d'Niewestroosse frësch gemaach, ab 2008 dann de Boulevard Raiffeisen. Et soll e schéine städtesche Boulevard ginn, deen 48 Meter breet gëtt, mat Pistë fir den normale Stroosseverkéier, den öffentlechen Transport an och d'Vëlospisten. De Projet gesäit och vir, datt en Tram, wann e kënnt, kéint iwwert deen neie Boulevard fueren.

Dësen äusserst komplexe Projet bréngt eng Modifikatioun vum Autobunnsséchangeur mat sech a muss enger Eisenbunns Gare an eventuell och enger Gare routière da Rechnung droen. Dësen Ausbau vun der Cloche d'Or ass noutwendeg fir d'Entwécklung vun deem Stater Quartier. En ass och esou am IVL virgesinn.

D'Fro, déi mir eis zu dësem Projet an der Kommissioun gestallt hunn, war déi vum Impakt op de Commerce an dësem Quartier, fir dee sécher esou e Laangzäitchanter net onbedéngt optimal ass. Et ass deemno wichteg, datt een dofir suergt, oder d'Méiglechkeet ausnotzt, fir dofir ze suergen, esou mann wéi méiglech Perturbatiounen do ze kréien.

Des Weideren huet den Här Wiseler eis matgedeelt, datt hien an Diskussiounen mat der Stad Lëtzebuerg ass, fir en neie Site vun de Pompjeeë souwéi och vum Service de Secours op der Cloche d'Or ze definéieren.

Dann d'Sanéierung vum Stau zu Rouspert. Bei dëser Sanéierung geet et net eleng ëm d'Bauwierk vum Staudamm selwer, mä och

ëm verschidden hydraulesch Deeler. Déi haaptsächlech Problemer bestinn doran, well verschidde Plazen am Beräich vun der Zentral, wéi zum Beispill verschidde Pisen oder en Ëmleedungskanal, net méi dicht sinn.

Dernieft huet d'Waasserwirtschaftsamt gefrot fir d'Quantitéit vum Waasser, dat offléisse gelooss gëtt, ze erhéien. Dat bréngt eng Diminutioun vun der Stroumproduktioun mat sech an domat eng Perte vu Recettë fir déi Sociétéit, déi d'Zentral exploitéiert. Dat erëm huet als Konsequenz, datt de Stat entweder dës Moins-value kompenséiere muss oder awer d'Équipat mat enger zousätzlech neier Turbin équipéiere muss, wat e Käschtepunkt vun 3 bis 3,5 Milliounen Euro bedeit. Iwwert dës zwou Alternative muss deemno nach nogeduecht ginn.

An der Kommissioun hate mir zu dësem Sujet eng Diskussioun iwwert d'Eliminatioun vun den Oflagerunge souwéi d'Noutwendegkeet vum zousätzlechen Ofloosse vu Waasser. Heizou si mir informéiert ginn, datt bei dësem Thema och Däitschland betraff ass an datt déi Fro folglech an deem internationale Bléckwénkel och diskutéiert gi muss.

Bis elo gesäit de Projet u sech keng direkt Moosname géint Héichwaasser vir, ausser datt de Sand an de Bulli, déi sech am Stau während all deene Joren ugesammelt hunn, andeems datt de Barrage opgemaach gëtt, duerch eng méi staark Duerchflutung ofgeschwemmt gi sollen.

Eng Measure, déi, isoléiert gekuckt, eis an der Kommissioun awer net ganz iwwerzeegt huet an déi mat Sécherheet d'Gemeng Rouspert an hir Populatioun net zefridde stelle wäert. D'autant plus weess ech aus der Zeitung, datt d'Gemeng Rouspert en Héichwaasserschutz zu Steenem opriichte wëllt. Eng Measure, déi nom heitege Stand der Dinge zu 50% iwwert de Ministère de l'Intérieur, also vum Stat selwer matgedroe gëtt oder subventionéiert gëtt.

Dofir, Här Minister, den Opruff un Iech, dass an dësem Dossier Är Beamte mat de Beamten aus dem Ministère de l'Intérieur nach eng Kéier Kontakt ophuelen, fir datt déi eenzel Mesuren hei och koordinéiert kënnen ginn.

Mir kruten des Weideren an der Kommissioun och vum Här Wiseler versprach, datt öffentlech Informatiounsversammlunge wäerten ofgehalen ginn iwwert d'Renovéierung vun der Zentral an engem eventuellen Héichwaasserschutz, wann de Projet bis méi wäit ausgeschafft ass.

Fënnefte Punkt ass d'Konstruktioun vum Évacuateur de crues um Hauptbarrage zu Esch-Sauer a vun engem Tunnel de décharge zu Esch-Sauer selwer. Dës Ëmännerung am Stau ass absolut noutwendeg, an dat net nëmmen, fir déi europäesch Sécherheetsmoosnamen anzehalen. Dësen Héichwaasserschutz soll automatesch asetzen, soubal e gewëssene Waasserpegel erreecht ass. Et ass en natierlechen Iwwerlaf, deen déclenchéiert gëtt, wann d'Waasser e gewëssene Stand, e gewëssene Pegel erreecht huet. Hei gëtt dofir och en Tunnel als Querverbindung gebaut. An der vereinfachter Duerstellung kann een et vergläiche mat enger Buedbiden, wou e Stopp drop ass, a fir datt se net iwwerleeft wann ee Waasser dralafe léisst, ass en Iwwerlaf virgesinn, deen als Missioun huet, datt Zevill u Waasser automatesch ze evakuéieren.

Da kommen déi Projeten, déi der Administration des Bâtiments publics ënnerleien. De Service Incendie a Sauvetage vum Findel. Hei geet et dorëms, datt déi aktuell Garagen ze kleng sinn, fir déi nei grouss Camionen all ënnerdaach ze stellen. Des Weideren entspreche souwuel d'Ateliere wéi och d'Vestiairen net méi deenen heitegen Normen an deenen heitegen Ufuerderungen.

Dëse Projet ass nach am Stadium vun den Études préliminaires an ëmfaasst och just den éischten Équipement vun deem neie Gebai an den Ateliere, awer nach net déi spezifesch Ausrüstung vum Service Incendie a Sauvetage. Des Weideren ass hei och e kleng Pied-à-terre fir d'Arméi virgesinn.

Zweeten an drëtte Punkt, den Neie Lycée an dat definitiivt IEES-Gebai zu Miersch. De Choix ass op dëse Site gefall, well éischters d'Terrainen dem Stat gehéieren, an zweetens déi Mierscher Gemeng dësem Projet géigeniwwer ganz favorabel agefallt ass. Wat bei dësem Projet entscheidend ass an och zum Deel nei ass, ass, datt d'Regierung virschléit fir dës zwou Projeten iwwer PPP, also „Public-Private Partnership“ ze finanzéieren. An der Bautekommissioun hu mir d'Regierung dozou opgefuerdert, fir déi néideg Mesurë virzegesinn, fir datt Lëtze-

buerger Entreprises net défavoriséiert oder ganz ausgeschalt kënnen ginn an där neier PPP-Prozedur.

Den Här Wiseler huet eis informéiert, datt verschidden Deeler vun der Infrastruktur gemeinsam genotzt kënnen ginn. Eng Iwwerleeung, déi an der Kommissioun Zoustëmmung fonnt huet an déi mat Sécherheet zu enger Käschtereduzéierung bäidroen wäert. Des Weidere krute mer d'Informatioun, datt e spezielle Cahier des charges ausgeschafft gëtt. An dësem Cahier des charges soll net d'Gebai selwer als solches ausgeschriwwen ginn, mä éischter de Besoin, also dat wat mer un Infrastruktur brauchen. Des Weideren - an och dat ass bis haut net onbedéngt üblech - gëtt den Entretien an d'Garantie iwwer 20 Joer mat ausgeschriwwen.

Dëse Modell vun Ausschreiwung bréngt mat sech, datt duerch d'Oplag vun 20 Joer Garantie an 20 Joer Entretien, déi d'Entreprise mat offréiere muss an duerno selbstverständlech och leeschte muss, eng Entreprise, déi den Zouschlag kritt, sech am Prinzip net ka leeschten am Virfeld scho schlecht Qualitéit unzebidden oder schlecht Qualitéit ze bauen, soss kritt se an deene Joren nom Bau ganz zolidd Schwieerkeeten. Hoffe mer just, datt dëse Modell fir ze baue richtungsweisend fir d'Zukunft ass an deem Sënn, fir souwuel d'Bauzäit wéi och de Coût de construction ze verréngeren.

Drëtte Punkt, dat sinn déi Projeten, déi der Kompetenz vum Fonds Belval ënnerleien. Do ass éischters emol d'Universitéit. Wéi Der Iech alleguer kënnt virstellen, ass dat sécherlech deen importanteste Projet, eleng scho vu senger Envergure hier. Et ass awer och dee Projet, wou d'Aarbechte bis elo am mannste wäit virgeschratt sinn. Am Moment ass den Architektenconcours amgaange virbereet ze ginn. Dëse Concours d'architectes soll net nëmmen d'Gebai vun der Uni plangen, mä och en urbanistescht Konzept fir dee ganze Plateau vun den Héichiewe virleeën.

Selbstverständlech wäert an dësem Konzept och dat neit Gebai vun der Dexia mat abezu ginn, grad ewéi aner Gebaier, wéi zum Beispill d'Pépinère d'entreprises, déi mer viru kuerzem eréischt hei an der Chamber gestëmmt hunn.

Dëse Projet ass och konform mam Masterplang vum Site Belval. De ganze Projet gëtt vum Fonds Belval iwwer en Emprunt finanziert. Dësen Emprunt gëtt da vum Stat rembourséiert an d'Administration des Bâtiments publics gëtt dann och Propriétaire vun den Immeublen a selbstverständlech och zoustänneg da fir den Entretien.

Beim Lycée zu Esch-Belval handelt et sech ëm e Projet, dee scho relativ wäit fortgeschratt ass, esou datt de Projet de loi heizou geschwënn déposiert gi kann. Den technesch Deel wäerte mer dann och an dësem Projet de loi erëmfannen a kënnen deen dann och hei an der Chamber diskutéieren.

Drëtte Punkt dovun, de Bâtiment administratif zu Esch-Belval. D'Büroen, ëm déi et hei geet, si virgesi fir d'Administration de l'Environnement an d'Waasserwirtschaftsamt mat hire Laboratoire souwéi de Fonds Belval, deen och do soll eppes kréien, an eventuell nach aner Administratiounen. D'Preparatiounen si scho relativ wäit, esou datt de Projet de loi och an e puer Méint misst prett sinn.

Souville, Här President, zu de Projete selwer. Ech bieden d'Chamber, dës Projeten duerch déi an där neier Prozedur virgesinne Motiounen ofzeseenen, fir datt déi néideg technesch Aarbechten a Calculatiounen, déi dës Projete betreffen, weider verdéift a weidergefuert kënnen ginn.

Dat gesot, Här President, soen ech selbstverständlech Merci fir d'Nolauschteren, bréngen och den Accord vun der CSV-Fraktioun an déposéieren hei och nach d'Motioun, déi de Bauminister, den Här Wiseler, opfuert an autoriséiert, fir déi eenzel Projete méi am Detail ze studéieren an och ze berechnen. Mir denken, datt mer duerch dës Prozedur herno e Projet de loi hei an d'Chamber kréien, deen, wat dee finanzielle Volet ugeet, méi detailléiert a méi no bei der Realitéit dierft sinn.

D'Motioun, Här President, dréit och d'ënnerschrëft vun alle Fraktiounen hei an der Chamber, plus déi vun der ADR, esou datt ech dovun ausginn, datt et kee Problem ass déi Motioun hei ze stëmmen.

Motion 1

La Chambre des Députés,

- vu la nécessité de garantir une transparence optimale lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructures telle qu'elle a été mise en évidence par la déclaration gouvernementale du 4 août 2004;

- vu d'autre part:

- l'avis de la Cour des Comptes sur l'adaptation du budget voté des grands projets d'infrastructures du 22 mars 2001;

- la motion de la Chambre des Députés du 29 janvier 2002 prise suite à la présentation de l'avis précité;

- les propositions des groupes parlementaires au sujet «d'une amélioration des procédures permettant d'éviter les dépassements des coûts des grands projets d'infrastructures dans le futur» transmises en date du 12 avril 2005 par Monsieur le Président de la Chambre des Députés à Monsieur le Premier Ministre;

- vu les propositions du Ministère des Travaux publics adoptées par la Commission des Comptes et du Contrôle de l'exécution budgétaire relatives à une nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructures et qui se présente comme suit:

1. Au 30 juin de l'année en cours au plus tard, le Ministère des Travaux publics présente à la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés une liste de projets prioritaires à construire par l'État au cours de l'exercice suivant, voire les exercices suivants, et susceptibles d'atteindre un coût d'au moins 7,5 millions d'euros, hors emprises. Cette liste comportera des projets émanant de divers ministères, mais n'englobera pas les projets de construction auxquels l'État participe par l'intermédiaire d'une subvention (plafonnée). Le prix des projets figurant sur cette liste servira à donner un ordre de grandeur très approximatif de leur coût futur.

2. La Commission des Travaux publics examine cette liste. Elle prépare un avis et un débat au sein de la Chambre des Députés en tenant compte des avis (écrits) des Commissions concernées par certains projets (par exemple, de la Commission de l'Éducation nationale en cas de construction d'un établissement scolaire). Ce débat aura lieu chaque année au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.

3. Au cours du débat, la Chambre des Députés examine chaque projet de la liste et choisit les projets auxquels elle souhaite donner son accord de principe par voie de motion. La liste finale des projets accordés figurera en tant qu'article budgétaire dans la loi budgétaire dont le vote permettra au Ministère des Travaux publics d'engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique, ainsi que du projet de loi.

4. Pour chaque projet, le Ministère des Travaux publics déposera un projet de loi élaboré sur base d'un avant-projet détaillé.

5. Tout changement «important» de programme survenant après le vote de la loi devra faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.

6. Un nouveau projet de loi devra être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé, un dépassement inférieur à 5% étant à régulariser au moment du décompte final du projet. Cette régularisation aura lieu dans le cadre de l'approbation de la loi portant règlement du compte général de l'État.

- Considérant que ladite procédure répond aux préoccupations exprimées dans la motion précitée du 29 janvier 2002;

- vu la liste des avant-projets de loi en voie d'élaboration à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de l'autorisation de principe et d'autorisation pour l'imputation des dépenses pour frais d'études et d'élaboration d'un APD à charge du département des Travaux publics en 2006/2007 présentée par Monsieur le Ministre des Travaux publics lors des séances du 6, 14 et 20 septembre 2006 à la Commission des Travaux publics;

- considérant que, suite aux informations détaillées fournies par Monsieur le Ministre des Travaux publics, l'élaboration des études nécessaires à la réalisation des projets en cause s'avère indispensable à partir de l'exercice budgétaire 2007 afin de garantir au pays l'existence d'une infrastructure permettant:

• de garantir la pérennité des liaisons routières avec nos pays voisins - reconstruction du pont frontalier à Grevenmacher;

• d'assurer la longévité des grands ouvrages traversant le lac du barrage d'Esch-sur-Sûre - reconstruction des tabliers des ponts OA 498 et OA 499 portant sur le lac du barrage à Insborn et à Lultzhausen -/réhabilitation des ouvrages d'art du barrage de Rosport;

• *de contribuer au développement urbain de la ville de Luxembourg - réaménagement du boulevard Raiffeisen à la Cloche d'Or;*

• *de remplir les normes européennes en matière de sécurité - construction d'un évacuateur de crues au barrage principal à Esch-sur-Sûre et d'un tunnel de décharge dans la localité d'Esch-sur-Sûre;*

• *de garantir la sécurité de l'aéroport - service incendie et sauvetage de l'aéroport;*

• *de fournir au pays l'infrastructure scolaire qui lui est indispensable - Neie Lycée à Mersch et IEES, bâtiment définitif à Mersch;*

• *de contribuer à la matérialisation du projet-phare de Belval-Ouest tout en fournissant un apport à la décentralisation - bâtiment administratif à Esch-Belval -, à l'infrastructure scolaire - lycée à Esch-Belval, ainsi qu'à la création de l'Université du Luxembourg;*

donne son accord de principe pour les projets énumérés ci-dessus et autorise le Gouvernement à engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique, ainsi que du projet de loi pour l'ensemble des projets présentés par Monsieur le Ministre des Travaux publics à la Commission des Travaux publics dans ses séances du 6, 14 et 20 septembre 2006.

(s.) Lucien Clement, Anne Brasseur, Fernand Diederich, Viviane Loschetter, Robert Mehlen.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

» **Plusieurs voix.**- Très bien.

» **M. le Président.**- Dem Rapporteur, dem Här Clement, Merci fir seng Ausféierungen. Duerno kritt de Corapporteur fir de Volet ferroviaire, den Här Schreiner, d'Wuert. Här Schreiner, Dir hutt d'Wuert.

Exposé de l'avis de la Commission des Transports

» **M. Roland Schreiner (LSAP), co-rapporteur.**- Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Här Ministeren, léif Kolleeginnen a Kolleegen, de Kolleeg Lucien Clement huet elo am Kader vu sengem Rapport in extenso déi nei Prozedur beschriwwen, déi mer als Chamber décidéiert hunn anzeschloen, fir e bessere Suivi ze kréie vun deene groussen Infrastrukturprojeten, déi de Stat realiséiere wëllt. Hien huet och d'Beweggrënn erläutert, déi dozou gefouert hunn, datt mer déi Prozedur aschloen. Dat erspuert mir dat alles nach eng kéier ze widderhuelen.

Ech wëll just soen, dass mer, wa mer vu groussen Infrastrukturprojete schwätzen, net nëmmen de Stroossebau an den Héichbau viséiert sinn, mä natierlech och déi grouss Investissementen an eis Schinneninfrastrukturen dozou gehéieren. Dat huet och den Transportminister dozou beweegt de Wonsch zum Ausdrock ze bréngen, déiselwecht Prozedur anzeschloe wéi de Bauteminister fir seng Projeten. E Wonsch, deem d'Comexbu an hirer Sitzung vum 10. Juli 2006 stattginn huet, nodeems se dat scho fir d'Projeten aus dem Beräich vun den Travaux publics den 20. Juli 2005 prinzipiell an den 3. Abrëll 2006 definitiv du gemaach huet.

Grad ewéi bei de Bauteprojete beinhalt déi Lëscht, déi mer dann an Zukunft fir den 30. Juni vum Transportminister virgeluecht kréien, déi prioritär Projeten, déi am Laf vum nächsten Exercice respektiv deenen nächsten Exercicer solle realiséiert ginn, an déi de Seuil vun deenen ominéise 7,5 Milliounen Euro iwwerschreiden oder susceptibel sinn, dat ze maachen. Un eis ass et dann eise prinzipiellen Accord dozou ze ginn an iwwert d'Loi budgétaire de Minister ze beoptragen d'Kreditter ze engagéieren, fir d'Projeten iwwert d'Niveauen APS, APD bis hin zum Projet de loi weiderzedéveloppéieren.

Här President, den Transportminister huet de 4. Oktober der Transportkommissioun eng laang Lëscht vu Projete virgeluecht, déi an deenen nächste Jore solle realiséiert ginn an déi alleguerten e prioritäre Charakter hunn, well se sech all areien an e feste Bestanddeel si vun deem ënnert deene viregte Regierunge scho lancéierten an ënnert dëser Regierung konkretiséierte Globalkonzept, fir d'Eisebunn hei zu Lëtzebuerg an och an der Grenzregioun weiderzedéveloppéieren.

Ier ech op déi eenzel Projete kuerz aginn, wëll ech drun erënneren, dass d'Regierung sech an hirer Regierungserklärung zu engem leeschtungsfäegen öffentliche Transport hei zu Lëtzebuerg an zu eiser

Eisebunn, déi d'Réckgrat dervu soll duerstellen, bekannt huet.

Aus viregten Débaten hei an der Chamber an och an der Kommissioun, mengen ech soen ze kënnen, datt et e fraktiounsiwwergräifende Konsens gëtt an der Aschätzung, dass, wa mer den affichéierten „modal split“ vu 25/75 am Kader vum IVL bis d'Joer 2020 erreeche wëllen, mer hei am Land eng Eisebunn brauchen, déi performant ass, déi attraktiv ass, déi sécher ass an déi an der Lag muss si fir d'Mobilitéitsbedürfnisser vun de Leit, déi hei zu Lëtzebuerg wunnen an déi hei zu Lëtzebuerg schaffen, ze befriedegen.

Mir brauchen also duerfir zousätzlech Transportcapacitéiten iwwert d'Schinn, wa mer d'Eisebunn wëlle fit maache fir déi zukünfteg Erausforderungen, fit maachen duerch Investitiounen um Niveau vum Material an um Niveau vun den Infrastrukturen.

Wat d'Material ugeet, esou ass jo e Programm vu 570 Milliounen Euro décidéiert an amgaangen exekutéiert ze ginn - deen ass och elo net Objet vun dësem Débat. Um Niveau vun den Infrastrukturen hu mer awer e groussen Nohuelbedarf. An duerfir gëtt et héich Zäit, dass, wéi de Minister ëmmer seet, Neel mat Käpp an deem Beräich gemaach ginn.

Als Transportkommissioun hu mer duerfir och mat Satisfaktioun festgestallt, datt et en ambitieusen Investitionsprogramm gëtt, deen d'Eisebunn an d'Lag versetze soll, fir och an der Zukunft dat zousätzlech Transportopkommen am Persounen- an och am Gidderverkéier ze bewällegen.

A wann een emol eng kéier den Iwwerschlag mécht vun all deenen Investitionsprojeten, déi zum Deel schonn amgaang sinn ausgefuert ze ginn, an och vun deenen, déi nach geplangt sinn, da komme mer awer séier op e globale Montant vu ronn 2,6 Milliarden Euro Investissementen an d'Schinneninfrastruktur an engem Zäitraum vu 15 bis 20 Joer.

Här President, d'Regierung huet also hir Bereitschaft zum Ausdrock bruecht, an d'Schinnen ze investéieren, an dat gëtt jo och duerch de Budget dokumentéiert. Et brauch ee sech nëmmen d'Entwécklung vum Fonds du rail unzekucken, da gesäit een, datt, wa mer am Joer 2000 nach nëmmen - „nëmmen“ - bei 133 oder 134 Milliounen Euro lounge, da leie mer am Budget vum nächste Joer bei iwwer 300 Milliounen Euro. En Trend, dee sech sécher an deenen nächste Joren, wa mer an déi verschidde Realisierungsphase vun deenen eenzelne Projete kommen, nach fortsetze wäert.

Eng Rei vu Projeten hu jo schonn eng gesetzlech Basis an hunn och den Aval vun der Chamber scho kritt. Zum Deel sinn do d'Aarbechten och schonn ugelaf. Ech denken do speziell un de Centre de Remisage et de Maintenance vun der Eisebunn oder d'Zweegleisegkeet vun der Linn vu Péiteng op Lëtzebuerg, wou bis d'Joer 2012 ronn 368 Milliounen Euro sollen investéiert ginn.

Am Stadium vum APS respektiv vum APD sinn da wichteg Projete wéi de Bau vun engem Viaduc op der Polvermillen oder den Uschloss vum Kierchbiereg un d'Schinnen-netz vun der Gare iwwert den Cents, de Findel bis bei déi heiteg Ausstellungshalen. E Projet, dee ganz wichteg ass, well en d'Méiglechkeet schafft d'Haaptgare ze entlaaschten an d'Zuchbenotzer a kuerzer Zäit op de Findel an op de Kierchbiereg ze bréngen.

Och schonn eng legal Basis hunn natierlech déi ganz wichteg Projete wéi dee vun där neier Gare um Findel a Kombinatioun mam Bau vun där neier Aérogare oder och dee vun där neier Gare um Belval an der direkter Noperschaft vun de Frichen.

All dës Projete si wichteg Deeler vun engem Mobilitéitskonzept, wat Sënn mécht, wat sech aus der Luxtraffic-Etüd respektiv der Etüd „mobilitéit.lu“ ergëtt; e Konzept, wat sech natierlech awer och voll a ganz areit an integréiert an d'Entwécklungskonzept vum IVL, well just déi integrativ Dimensioun vun dësem Projet am Kader vun der Landesplanung immens wichteg ass, dat och am Sënn vun enger dezentraler Approche vun eise wirtschaftlechen Aktivitéiten, déi sech an Zukunft jo net nëmmen an der Stad a ronderëm d'Stad, mä och an anere Regiounen vum Land - ech denken do un d'Nordstad, ronderëm Ettelbréck an Dikrech, oder och un d'Südregioun, ronderëm Esch an d'Frichen um Belval, fir nëmmen déi Hauptpolen ze nennen - wäerten ofspillen.

Här President, Bestanddeel vun dësem Konzept sinn natierlech dann och all déi Projeten, deene mer haut am Kader vun dëser Debat eise prinzipiell Zoustëmmung solle ginn. Et sinn am Ganze 16 Projeten, déi mer vum Transportminister proposéiert

kréien. Projeten, déi, wéi ech gesot hunn, alleguerten hir Bedeitung hunn, well se aneneegräifen.

Dee Projet, deen natierlech am meeschten erausstécht, well en e ganz entscheidend Element an deem Konzept ass, ass natierlech dee vun der Extensioun vum Schinnen-netz um Territoire hei vun der Stad Lëtzebuerg. Hei geet et konkret ëm den Tram, e Modell mat enger neier Dimensioun fir d'Organisatioun vum öffentliche Transport hei zu Lëtzebuerg. E Modell, deen eis erlabe wäert dee Quantesprong ze maachen, deen néideg ass, fir och an der Zukunft kënnen d'Mobilitéitsbedürfnisser vun de Leit ze befriedegen.

D'Chamber huet de 6. Abrëll an enger Motioun dësem Projet seng Zoustëmmung ginn an d'Regierung och opgefuerdert en esou séier wéi méiglech ze konkretiséieren, an dat och a Verbindung mat der Realisatioun vun anere Projeten, déi mer och op eiser Lëscht vun haut erëmfannen.

Well den Tram an der Stad - egal wéi den definitiven Tracé dann och innerhalb der Stad tëschent der Gare an dem Kierchbiereg herno wäert verlafen - keng Inselléisung därëf bleiwen, ass et och wichteg ze kucken, wou d'Vernetzung a wéi d'Vernetzung vum classesche Schinnennetz mat deem neien Tramsnetz an der Stad geschéie kann. Nëmme esou, duerch dat Gesamtkonzept „Verbindung Tram mam classeschen Netz“, wäerte mer et fäerdeg bréngen, d'Fördercapacitéiten am öffentlichen Transport iwwert d'Schinn ze erhéien a virun allem - an dat ass wichteg - d'Quell- an d'Zilgebiddere vun de Bewegunge schnell, séier a virun allem bequem mateneen ze verbannen.

Niewent deem, wat mer u Schinnen dann um Territoire vun der Stad Lëtzebuerg leeën, ass natierlech och e ganz wichteg Element an deem Dossier de Bau vun deene verschidde Gare-périphériques: Houwald, Zéisseng a Kierchbiereg. Déi spille ganz sécher an deem Konzept eng Schlësselroll. Et ass do, wou d'Ubannung un dat classescht Schinnennetz soll geschéien, an et ass do, wou déi verschidde Systemer dann och openeestoussen.

Hei gëllt et dann dorop opzepassen, dass déi Garen esou aménagéiert ginn, dass dës Intermodalitéit garantiéiert ass op eng sécher Aart a Weis, op eng bequem Aart a Weis och fir d'Leit, dass d'Ëmsteige vum Zuch op den Tram oder ëmgedrëint esou attraktiv wéi méiglech kann duerghefuert ginn. Dat soll jo dann och am Kader vun engem Architekterprojet gekuckt ginn, speziell wat d'Garen Houwald an Zéisseng ugeet.

Dës nei Garë maachen et da jo och méiglech, dass déi Aktivitéitszonen, déi um Rand vun der Stad Lëtzebuerg leien, wéi zum Beispill d'Cloche d'Or, en direkten Accès zum classesche Schinnennetz wäerte kréien. A si sinn och ze gesinn am Kader vun deenen anere Projeten a Richtung Süden oder och am Kader vum Projet Eurocap-Rail, iwwert dee mer éinescht scho geschwat hunn. Dëse steet erfreeslecherweis dann och op der Lëscht, selbstverständlech. Den Eurocap-Rail viséiert jo d'Verbindung iwwert d'Schinn tëschent den europäeschen Hauptstied Bréissel, Lëtzebuerg a Stroossbuerg, déi de Moment wierklech alles anescht wéi optimal ass, bedéngt duerch déi vill Defiziter op der belscher Säit.

Eis Regierung ass natierlech elo hei nëmmen emol direkt zoustänneg fir de lëtzebuergeschen Deel, an dofir geet et och hei op eiser Lëscht konkret ëm déi Aarbechten, déi um infrastrukturelle Plang hei um lëtzebuergeschen Territoire, dat heescht op der Linn Lëtzebuerg-Klengbetten, solle gemaach ginn, wou am Joer 2007 den APS soll finaliséiert ginn. Ech mengen, op de Risque vum Contournement vun eise Land duerch eng besser Verbindung Bréissel-Stroossbuerg via Paräis mam TGV brauch ech jo hei net nach eng kéier hinzeweisen.

Ech hunn éinescht vun de Projeten a Richtung Süden geschwat. Hei geet et ëm déi nei Linnen op Esch respektiv op Beetebuerg, déi allen zwou an deem neie Verkéierskonzept ganz wichteg sinn. Déi nei zweegleiseg Linn op Esch, wou mer nach ëmmer mat Schmäerzen op d'Resultater vun der Impakt-Etüd waarden, soll jo d'Stad Lëtzebuerg méi séier a méi performant mat der Stad Esch, awer doriwwer eraus och mat deem ganze Minett verbannen. Wann ee kuckt wéi sech haut d'Verkéierssituatioun an d'Verkéiersstréim iwwert d'Strooss tëschent deenen zwou Agglomeratiounen entwéckelen, da gesäit een, dass do dréngenden Handlungsbedarf besteet, wat nach verstärkt gëtt duerch déi zousätzlech Aktivitéiten, déi um Belval wäerten entstoen an deenen nächste Joren, déi eis och sollen

dozou verleeden, iwwer nei Mobilitéitskonzepter och fir de Süden nozedenken.

Här President, déi nei zweegleiseg Linn op Beetebuerg huet gradesou eng zentral Bedeitung. Dës Linn stellt haut schonn e bëssen d'Réckgrat vun eise Eisebunnnetz duer, mat där déi an den Norde féiert, well se déi international Verbindunge mat Frankräich an den Uschloss un déi trans-europäesch Héichgeschwindegkeetsnetzer assuréiert an och national Verbindungen an de Süde vum Land ofwéckelt. Hei stousse mer haut schonn un eis Capacitéitsgrenzen, an dofir brauche mer onbedéngt eng Streck, déi déi bestehend entlaascht, och am Hibleck op den TGV, deen op Lëtzebuerg jo haut scho kënnt, an an Zukunft nach verstärkt; och am Intérêt awer vun deene ville Frontalieren, déi op Lëtzebuerg aus Richtung Frankräich kommen an déi esou effikass wéi méiglech Verbindunge mam öffentlichen Transport mussen ugebuede kréien. An dat geet nëmme mat der Zurverfügungstellung vun ausräichende Capacitéiten.

Ech mengen, déi Projeten, déi ech elo ernimmt hunn, déi sinn e bëssen d'Häerzstécker vun deem neie Verkéierskonzept, fir dat mer eis hei an der Chamber de 6. Abrëll ausgeschwat hunn. Dat wëllt awer net heeschen, dass all déi aner Investitiounen, déi de Minister eis virgeschloen huet, manner wichteg wäeren. Am Géigendeel. Et ass en zesummenhängend Konzept, wou ee Rad an dat anert muss gräifen, fir dass et herno och funktionéiert.

An deem Kontext sinn d'Projete vun der Upassung vun den Infrastrukturen souwuel um Westkapp wéi um Südkapp vun der Gare Lëtzebuerg ze betrueden. Déi um Westkapp stinn am direkten Zesammenhang mat dem Bau vun der neier Linn op Esch, dem Projet Eurocap-Rail, mä och där neier Gare Zéisseng, während déi um Südkapp indispensable si fir herno de Fonctionnement vun der Gare Houwald a Relatioun mat der neier Linn op Beetebuerg an och dem Projet Eurocap-Rail ze garantiieren.

(M. Lucien Weiler reprend la Présidence)

Am Beräich vun der Gare Lëtzebuerg sti mer also viru groussen Transformatiounen, wou ganz nei Fluxen an deenen nächste Jore wäerten entstoen. Déi mussen natierlech och verkéierstechesch sécher a bequem an der Zukunft kënnen ofgewéckelt ginn. Dofir brauche mer och e ganz neit Stellwierk; dat muss ee wëssen. Et muss een och wëssen, dass dat heitegt op de Limité vu senge Capacitéiten ukomm ass, obschonn dat Stellwierk eigentlech nach guer net esou al ass an haut schonn eigentlech dat modernst aus dem Land duerstellt. Mä et huet einfach seng Capacitéiten erreecht, a wa mer nach méi wëlle maachen, esou wéi et ugeduecht ass, brauche mer och do nei Elementer an deem Stellwierk, fir dat och kënnen ze assuréieren.

Da mussen och nei Aménagementen am Gleisberäich selwer vun der Gare Lëtzebuerg gemaach ginn, an och déi si Bestanddeel hei vun dësen Projeten.

Een aneren absolut noutwendege Projet am Beräich vun der Stater Gare ass d'Rekonstruktioun vun der Eisebunnbréck, déi iwwert d'Rue d'Alsace féiert an déi haut schonn an engem schlechten Zoustand ass. Dës Bréck ass 1903 gebaut ginn an ass an der Zwëschenzäit natierlech verschiddeentlech iwwerholl ginn, och ënnere hale ginn, verstärkt ginn, mä opgrond vun där ëmmer méi grousser Unzuel vu Verkéiersbewegungen, déi driwwer ginn, hanerléisst se ëmmer méi Spure vu Vëtustéit, esou dass se kuerzfristeg muss ersat ginn. Hei soll 2007 den APS och finaliséiert ginn.

Déi véier lescht Projeten, déi op eiser Lëscht stinn, betreffen dann net méi d'Stad Lëtzebuerg, mä de Süden an den Norde vum Land. Am Norde geet et ëm den Neibau vun enger Bréck zu Ettelbréck iwwert d'Uelzecht, um P.K. 46,930 vun der Nordstreck. Dës Bréck ass schonn 1860 gebaut ginn, huet och schonn eng Rei vun Transformatiounen matgemaach, muss awer elo ersat ginn. An da geet et och nach ëm den Aménagement vun engem Iwwerhuelungsgleis zu Mëchela, wat och zu enger Verbesserung vun de Verkéiersflëss op der Nordstreck féiere wäert.

Zum Schluss dann nach kuerz bis an de Süden, wou ech jo schonn drop higewisen hunn, dass soll driwwer nodeduecht ginn - an do ass jo och schonn eng Aarbechts-grupp agesat ginn -, ob de System Tram, deen elo fir d'Stad Lëtzebuerg konzipéiert ass, sech net och op de Süden iwwerdroe léisst. Mä dat ass nach Zukunftsmusek an der heiteger Diskussioun.

Haut geet et konkret ëm de Bau vun engem Eisebunnstunnel tëschent Belval an Uewer-kuer. E Projet, dee mer aus „mobilité.lu“ scho kennen, deen d'Verlängerung soll duerstelle vun der Antenn tëschent Belval-Usines an dem Zentrum vu Biele, dee jo schonn duerch d'Gesetz vum 18. Abrëll 2004 eng gesetzlech Basis kritt huet. Dësen Tunnel soll wesentlech dozou bäidroen, de Site Belval adequat ze bedéngen, mä virun allem och d'Liewensqualitéit vun de Bie-lesser Awunner ze verbesseren, déi haut ganz vill ënnert deene Verkéiersbewe-gungen do ze leiden hunn.

Duerch dëse Projet kéint een dann och dee sougenannten „Balkan“ quasi vergiessen. Eng Streck, déi haut schonn eleng vun hirer Topographie hier alles anescht wéi perfor-mant ass an och elo opgrond vum Zou-stand, an deem se sech befënnt, komplett misst erneiert ginn a wou finanziell ganz grouss Investissementer misste getätegt ginn.

An dann dee leschte Projet, deen ech er-nimme wëll, dat ass d'Erneierung an d'Mo-dernisatioun vun den techneschen Installa-tiounen an der Gare Déifferdeng, wou an den nächste Jore grouss Aarbechten ufalen, fir d'Infrastrukturen och hei op deen neiste Stand ze bréngen. Déi lescht gréisser Erneierungsarbechte ginn op d'Joren 1950 respektiv 1960 zréck.

Här President, domadder hätte mer déi ganz Lëscht vu Projeten, déi d'Regierung eis virgeluecht huet, ofgehandelt. D'Trans-portkommissioun war der Meenung, dass se alleguerte vu grousser Wichtigkeet sinn, well se Bestanddeel vun engem Global-konzept sinn, dat eis dee Qualitéitssprong am öffentlechen Transport hei zu Lëtze-buerg wäert bréngen, dee mer als Land brauchen. All dës Projete reie sech an an déi grouss Orientatioun vum IVL. Si si wichteg fir eis Landesplanung, fir d'Mobili-téitsbedürfnisser vun de Leit. Si sinn awer och wichteg fir de Wirtschaftsstanduert.

D'Lëtzeburger wäerten och dozou bäi-droen, fir eis Ziler och am Beräich vum Kli-maschutz ze erreechen, well mer wëssen, dass just am Beräich vum öffentlechen Transport ganz vill Aspuepotenzialer, wat CO₂-Emissiounen ugeet, méiglech sinn. An deem Sënn wëlle mer d'Regierung invi-téieren, all dës Projete weiderzedéve-loppéieren, fir dass mer hinne le moment venu hei an der Chamber eng gesetzlech Basis kënne ginn.

Mir hunn dat dann och an där Motioun, déi an der Prozedur virgesinn ass, festgehalen. Dës Motioun ass vun de véier Fraktiounen: vun der LSAP, vun der CSV, der DP an DÉI GRÉNG ënnerschriften. An ech géif lech déi, Här President, och heimat dann iwwer-reechen.

Motion 2

La Chambre des Députés,

- considérant la nécessité de garantir une transparence optimale lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructure;

- considérant l'avis de la Cour des Comptes sur l'adaptation du budget voté des grands projets d'infrastructure du 22 mars 2001 et la motion de la Chambre des Députés du 29 janvier 2002 y relative;

- considérant les propositions des groupes parlementaires au sujet d'une amélioration des procédures permettant d'éviter les dépassements des coûts des grands projets d'infrastructure dans le futur, transmises en date du 12 avril 2005 par Monsieur le Président de la Chambre des Députés à Monsieur le Premier Ministre;

- considérant la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation des grands projets d'infrastructure ferroviaire, adoptée au cours de sa réunion du 10 juillet 2006 par la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes;

- considérant que ladite procédure répond aux préoccupations exprimées dans la motion précitée du 29 janvier 2002;

- vu la liste des projets d'investissement du Ministère des Transports qui ont atteint le niveau d'avant-projet sommaire ou qui sont susceptibles de l'atteindre au cours de l'exercice 2007 et la note y relative, établies à l'attention de la Chambre des Députés conformément à la nouvelle procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 7,5 millions d'euros prévue à l'article 80 de la loi modifiée du 11 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État et présentée par Monsieur le Ministre des Transports en date du 4 octobre 2006 aux membres de la Commission des Transports;

- considérant que divers projets infrastructurels devant contribuer à atteindre les objectifs définis en matière de transports en commun, et notamment de partage modal par l'IVL, sont d'ores et déjà votés par la Chambre, voire en cours de réalisation (ligne ferroviaire Hamm-Aérogare-Kirchberg, gare ferroviaire Findel, antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie, gare Belval, nouveau viaduc Pulvermühle, mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg, centre de remisage et de maintenance des CFL) tandis que d'autres projets élaborés dans le même but font partie du programme des investissements publics à plus long terme, et que l'ensemble de ces projets doit être combiné de manière à permettre d'atteindre les objectifs fixés en matière d'aménagement du territoire et de développement des transports en commun;

- considérant que, suite à la déclaration sur les projets à réaliser de manière prioritaire et aux informations détaillées fournies par Monsieur le Ministre des Transports, l'élaboration, voire la poursuite des études en relation avec les projets suivants s'avère indispensable au cours de l'exercice budgétaire 2007:

1. Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette;
2. Gare périphérique de Cessange (espace public);
3. Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets repris sub. 1. et 2. (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Cessange);
4. Nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg;
5. Gare périphérique de Howald (espace public);
6. Modifications au niveau de la Gare centrale nécessaires dans le cadre des projets repris sub. 4. et 5. (y compris les infrastructures ferroviaires dans la Gare de Howald);
7. Installation d'un nouveau poste directeur pour la Gare de Luxembourg;
8. Réaménagement de la Gare de Luxembourg avec les têtes Sud et Ouest (sans les projets repris sub. 3. et 6.);
9. Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg (tram léger);
10. Gare périphérique de Kirchberg (Luxexpo);
11. Tunnel de raccordement en direction d'Obercorn;
12. Optimisation de la ligne Kleinbettingen (modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes dans le cadre du projet Eurocap-Rail);
13. Gare de Differdange - renouvellement et modernisation des installations fixes;
14. Gare de Luxembourg - reconstruction d'un passage supérieur (rue d'Alsace);
15. Ligne du Nord - reconstruction d'un pont-rivière à Ettelbruck;
16. Aménagement d'une voie d'évitement à Michelau;

- considérant l'avis que la Commission des Transports a émis après avoir examiné la liste des projets d'infrastructure ferroviaire prioritaires ci-dessus;

invite le Gouvernement

- à entamer, voire à poursuivre les études d'opportunité, les études de la relation coût-utilité ainsi que les études de faisabilité technique et les études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire avec la comparaison de variantes et de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation ainsi que du projet de loi des projets d'infrastructure, d'ouvrages d'art et d'équipements techniques ainsi que les frais des études de trafic et des études de bruit y relatives, présentés par Monsieur le Ministre des Transports à la Commission des

Transports dans sa réunion du 4 octobre 2006.

(s.) Roland Schreiner, Anne Brasseur, Félix Braz, Ali Kaes, Roger Negri, Marc Spautz.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren an ech hoffen, dass Der där Motioun an och deene Projeten, déi op der Lëscht sinn, Är Zoustëmmung gitt.

Merci.

» Une voix.- Très bien.

» M. le Président.- Merci, Här Schreiner. Als nächste Riedner ass ageschriwwen den honorabelen Här Kaes. Här Kaes, Dir hutt d'Wuert.

Débat

» M. Ali Kaes (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll a menger Interventioun op de Volet vum Transport public agoen. Mir sollen haut de Mëtteg kucken, wéi eng grouss Projeten am Beräich vum öffentlechen Transport prioritär musse behandelt an ëmgësat ginn, wa mer net wëllen an Zukunft am Verkéier erstécken.

All Dag kommen iwwer 130.000 Pendler op Lëtzebuerg schaffen, dovunner awer nëmmen e ganz klengen Deel, e minimalen Deel mam öffentlechen Transport. Wäit iwwer 90% huelen den Auto, fir op hir Schaff ze kommen. D'Konsequenzen dovunner erlieue mer all Dag op eisen Autobunnen, wou dee klengsten Zwëschefall kilometerlaang Stauen op den Haaptverkéiersachse produziéiert.

Mir bewegen eis am Moment an engem total iwwerdreinte Pendlerzeenario, esou wéi vum IVL schonn ausgemoolt, an dës Situatioun wäert sech an noer Zukunft och net wesentlech änneren, héchstens nach verschlechteren.

Eis Ekonomie schaaft all Joer eng 12.000 Aarbechtsplazen. De Gros dovunner, ëm déi 9.000 Plazen, gi vu Frontalière besat. Konkret heescht dat, datt all Joer eng 9.000 Pendler op eis Autobunne wäerte bäikommen, wat, wa mer net kuerzfristeg handelen, onweigerlech zum totale Verkéierskollaps wäert féieren.

Deemno musse mer elo dofir suergen, datt mer absolut prioritär dat maachen, wat mer zur Meeschterung vun esou enger Situa-tioun brauchen. Dozou gehéiert, dass mer dem öffentlechen Transport absolut Virfahrt an all eise Planunge ginn.

Den IVL seet an dësem Kontext däitlech, dass d'Grundstruktur vun engem attraktiven öffentlechen Transport um Schinneverkéier muss baséieren, wa mer an der Zukunft d'Verkéierssituatioun iwwerhaupt nach wëllen an de Grëff kréien.

Wëssend, Dir Dammen an Dir Hären, dass mer nëmme begrenzt Moyenen zur Verfü-gung hunn, an et deemno onméiglech ass, all envisagéiert Projekte mateneen ze reali-séieren, musse mer elo déi richteg Prioritéiten am Beräich vum öffentlechen Transport setzen. Jo, mir müssen elo déi richteg Décisioune fir d'Zukunft huelen, ouni de finan-ziellen Aspekt vum Land aus den Aen ze verléieren.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, haut sinn iwwer 60% vun allen Aarbechts-plazen aus dem Land an der Stad Lëtze-buerg an an hiren Nopeschgemengen ugesiedelt. D'Leit schaffen zum gréissten Deel um Kierchbiere, op der Cloche d'Or an an Zukunft och nach am Ban de Gasperich, op der Porte de Hollerich respektiv zu Zeis-seng an um Houwald. D'Leit wunnen deemno net do, wou se schaffen. Si müssen sech déplacéieren, fir schaffen ze goen, well do, wou d'Aarbechtsplaze geschafe gi sinn, kommen se zum groussen Deel mam öffentlechen Transport net hin.

Wa mer also de „modal split“ vun 25/75 wë-len erreechen, dat heescht, dass mer bis d'Joer 2020 25% vum Individualverkéier duerch den öffentleche Persounentransport wëllen ofdecken, da musse mer duerfir suergen, dass den öffentlechen Transport d'Leit op direktem Wee, also ouni Ëmweeër, dat heescht ouni Ëmklammen a Waarde-zäiten, op hir Aarbecht bréngt, an deem Sënn, dass den Auto kaum nach konkur-renzfäeg géigeniwwer vum öffentlechen Transport ass.

Duerfir missten der CSV no Randgaré vun der Stad Lëtzebuerg, déi sougenannte Gares périphériques, um Kierchbiere, zu Zeisseng an um Houwald absolut prioritär gebaut ginn.

An dësem Kontext suggeréiere mer och d'Schafe vu lokale Sammelpunkten op deene verschiddenen CFL-Knuepunkten, déi de Leit en Zréckgräifen op d'Shinn vereinfache sollen, respektiv wéi am IVL virgesinn d'Ariichte vu groussen Opfang-parkinge laanscht den Eisebunnréseau.

Dës Opfangstrukture si wichteg, well wann d'Leit alleguerten d'Flemm hunn, wa se laang no enger Parkplaz gesicht hunn a keng fonnt hunn, dann ass et ganz normal, da fuere se léiwer direkt mam Auto an d'Stad. Wann d'Leit op de Garen also keng Parkméiglechkeete fannen, maachen se, an dat ass logesch, ganz einfach net Gebrauch vum öffentlechen Transport. Duerfir ass et wichteg, Opfangparkingen op de Knuepunkten ze installéieren, dat virun allem och op de Grenzen, fir dass mer d'Pendler, wa se an d'Land erakommen, direkt op den Zuch drainéiert kréien, dee se dann ouni Ëmwee op hir Aarbechtsplaz bréngt.

Dës Mesuren an d'Realisatioun vun de Garé Kierchbiere, Houwald an Zeisseng si vun enger absoluter Noutwendegkeet, fir dass mer de „modal split“ vu 25% fir den öffent-lechen Transport erreechen an en attraktive Persounentransport iwwert d'Shinn kréien.

Gläichzäiteg muss awer och d'Realisatioun vun enger neier Streck Esch-Lëtzebuerg an Ugrëff geholl ginn, déi der Logik no op där neier Gare périphérique zu Zeisseng muss ukommen. Dës Streck ass wichteg fir d'Leit vun Esch an awer och gläichzäiteg wichteg fir d'Rekonversioun vun den Industriebroo-chen Esch-Belval, mat der zukünftiger Cité des Sciences, déi jo och eng grouss Prio-ritéit huet.

Och wann d'Ubanne vum Réseau Waas-serbëlleg un d'Stad Lëtzebuerg relativ gutt klappt, wier et allerdéngs wichteg, wa vun däitscher Säit aus déi néideg Moderni-satiounsarbechte géingen an d'Wee geleet ginn, fir dass och déi vill däitsch Pendler vun engem performanten öffent-lechen Transport profitéiere kéinten. Och wann dat net an eisen Hänn läit, wier et net schlecht, wann d'Regierung duerfir Kontakt zu hiren däitsche Kollege géif ophuelen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, en anere wichtige Punkt ass d'Schafung vum Réckgrat vum Norden a vum Süden. De Fonctionnement vun der Dorsale, där sou-genannter Réckgratsstreck vun Esch an d'Stad a vun der Stad an d'Nordstad, an - an ech mengen, datt soll net vergiess ginn - weider an den Norde vum Land muss opti-miséiert ginn. Vun deenen zentral ge-leeënen Achse muss den Transfert vun enger Plaz op déi aner méi séier goen. Et kann net méi sinn, dass, wann ech vun der Nordstad aus an de Süde vum Land wëll fueren, ech ënnerwee ëmmer erëm ver-schidde Waardezäiten a Kaf muss huelen oder souguer méi dacks ëmklamme muss. Dat Ganzt muss flësegg, séier an duerchge-hend vum Norden an de Süden an zréck geschéien.

» Une voix.- Très bien! Do sidd Der op der richteger Linn.

» M. Ali Kaes (CSV).- Et ass duerfir wichteg, datt et zu enger performanter Ver-netzung vun deenen Achse kënnt. Eng wei-der absolut Prioritéit ass d'Ubanung vum Findel vun der Stater Gare aus un d'Shinn. Dësen Tracé ass net nëmme wichteg, fir kënnen e performante Persounentransport vum Findel aus a Richtung Stad ze assu-riieren, mä d'Noutwendegkeet vun der Ubanung vum Findel un d'Shinn géllt och am Kontext vun enger Logistikkoffensiv fir de Fret, dat heescht fir de Wuentransport.

Duerch d'Cargolux an de Cargocenter ass de Findel zum fënneftgréissten Frachtfluga-fen an Europa ginn. De Cargocenter gëtt awer haaptsächlech iwwert d'Strooss duerch Camionen ugesteiert, deenen hir Unzuel laut Previsiounen an deenen nächste Jore weider wäert an d'Luucht goen. Dëst wäert déi ablécklech Situatioun op eise Stroosse sécherlech net vereinfachen.

Duerfir ass et och am Kader vun der Konso-lidéierung vum Standuert Lëtzebuerg wich-teg, dass mer de Findel un den nationale Schinneréseau ubannen an dëse wichtigen Tracé realiséieren.

Här President, hei nach eng Kéier eis Prio-ritéitélescht am Beräich vum öffentlechen Transport: Fir d'CSV ass et wichteg, dass déi Haaptachsen Nordstad-Lëtzebuerg-Esch eng absolut Prioritéit kréien, an dat zesumme mat der Realisatioun vun de Gare-périphérique Kierchbiere, Houwald an Zeisseng souwéi där neier Streck Esch-Lëtzebuerg an der Ubanung vum Findel un d'Shinn, fir dass mer en attraktiven öffent-lechen Transport an Zukunft kréien. Ouni dës Realisatioun erreeche mer ni de „modal split“, dee mer virgesinn hunn. Dir Dammen an Dir Hären, a wann dann nach Sue bleiwe sollten, si mer d'accord fir aner Projeten, déi och hir Wichtigkeet am öffentlechen Trans-port hunn, an Ugrëff ze huelen.

Zum Schluss vu menger Interventioun wëll ech awer nach a mengem perséinlechen

Numm e puer Wieder iwwert d'Problemer op der Streck vun der Nordstad Richtung Ëlwen soen. Och an dëser Géigend vum Land gëtt et vill Leit, déi gären op e performanten öffentlichen Transport géifen zrëckgräifen, dëst awer net maachen a léiwer den Auto virzéien, fir op hir Aarbechtsplaz ze kommen. D'Ursaache fir dëst Verhale leien haaptsächlech un där net optimaler Offer an där net ugepasstener Infrastruktur vun der gesamter Nordstreck.

Zënter laangem gëtt en Hallefstonnentakt vun Ëlwen a Richtung Stad gefuerdert. Dësen ass leider net duerchzesetzen, well d'Capacitéite wéinst der Eegleisegkeet vun der Streck tëschent Ettelbrëck, Bieren a Méchela limitéiert a momentan komplett ausgelaascht sinn. Fir deem entgéintzewirken, plädéieren ech dëfir, dass den Ausbau vun dësem Tronçon op zwee Gleisen esou séier wéi méiglech an Ugrëff geholl gëtt, fir dass d'Leit am Norden och endlech vun enger performanter Ubannung un eis Hauptstadt profitéieren kënnen. Ech wëll och drop hiweisen, dass mer duerch den Hallefstonnentakt d'Verbindung mat Wolz wesentlech verbessere kéinten.

Am Kontext vum Bau vum zukünftege Lycée zu Klierf, iwwert dee jo virdrun all Mënsch d'accord war, fir deen ze bauen - an ech mengen, ech ënnerstëtzen dat absolut a si frou, wann endlech e Lycée zu Klierf Realitéit gëtt -, mä do wier et och net falsch, elo sech scho seriö Gedanken ze maachen iwwert den duebelgleisegen Ausbau vum Tracé Ëlwen-Pafemillen erof op Klierf. Ech mengen, wann een Infrastrukturen op eng Plaz setzt, dann ass et och wichteg, dass eng gutt Ubannung besteet. An et ass virdru méi wéi eng kéier gesot ginn, dass a sech Klierf direkt un der Eisebunn läit. Dann ass et awer och wichteg, dass mer déi Eisebunn esou ausbauen, dass och hien zukünftege Lycée optimal fonctionnéiere kann.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wa mer wëllen, dass am Norde méi Leit op den Zuch zrëckgräifen, da musse mer hinne ganz einfach d'Méiglechkeet ginn, dass si hien Auto bei de Garé parke kënnen. Duerfir maachen ech en Appel un den Transportminister, fir esou séier wéi méiglech mat den noutwendegen an dréngend gebrauchte Vergréisserunge vun de Park&Riden zu Ëlwen, zu Klierf, zu Kautebaach an zu Wëlwerwolz unzefänken.

Besser wier et natierlech, wann d'Leit flächendeckend vun engem flexiblen Zoubréngerdéngscht profitéieren kéinten, dee si schnell an onkomplizéiert op déi verschidde Garé laanscht d'Nordstreck géif féieren. An dësem Fall, Dir Dammen an Dir Hären, kéint ee ganz einfach den Auto doheem an der Garage stoe loossen.

Voilà, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dat wollt ech nach zur Debatt derbäifügen. Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

» **M. le Président** - Als nächst Riednerin ass ageschriwwen déi honorabel Madame Brasseur. Madame Brasseur, Dir hutt d'Wuert.

» **Mme Anne Brasseur (DP)**.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir befannen ons hei an enger neier Prozedur, net nëmme wat d'Bauten ubelaangt oder wat d'Investissement an d'Schinn ubelaangt, mä och an enger neier Prozedur wéi d'Chamber mat Problemer ëmgeet. An ech mengen, hei hu mer bewisen, dass mer de richtige Wee ginn, an ech wëll der Kommissioun vum Contrôle de l'exécution budgétaire villmools Merci soen ënnert der Presidenschaft vum Här Henri Grethen, déi an hirer Diskussioun sachlech un d'Problematik vun den Dépassementer erugaangen ass.

Well et geet net duer, politesch sech ze iergeren iwwert Dépassementer, nach muss ee Léisunge fannen! An ech si ganz frou, dass dunn de Bauteminister, den Här Wiseler, an der Kommissioun d'accord war fir mat op e Wee ze goen, fir zesumme mat der Chamber Solutiounen auszeschaffen. An dat sinn déi Solutiounen, déi mer haut diskutéieren.

Ech wëll och deenen zwee Rapporteurën ausdrécklech Merci soen: dem Här Clement, deen de Rapport hei gemaach huet fir d'Commission des Travaux publics, an och dem Här Schreiner, deen hei fir d'Transportkommissioun geschwat huet. Ech fannen dat do eng gutt parlamentaresch Aarbecht, déi mer gemaach hunn, zesumme mat der Regierung, fir ze kucken, wéi mer aus där Impasse, an där mer waren, erauskommen.

Well wat ass deene sukzessive Bauteministere geschitt? Si hate vill Freed andeem se Gebaier konnten aweien, déi hir Virgänger oder Virvirgänger op d'Schinn gesat hunn, mä si haten awer och de ganz grouesse

Pech hei virun d'Parlament mussen ze trieden, fir Dépassementer ze verteidegen, an den Ursprong dovun ware bestëmmt net si.

Mir wëllen elo mat dëser Prozedur dozou kommen, dass déi Devisën, déi hei an der Chamber gestëmmt ginn, vill méi no bei der Realitéit leien; ob et ons geléngt - an ech soen „ons“, well hei ass jiddferree vun der Chamber matgefuerdert, wa mer déi Prozedur droen, an d'DP, déi seet Jo zu dëser Prozedur -, mä wa mer also méi no un d'Realitéit kommen, ass et awer net ausgeschloss, dass et nach kann zu Dérapagé kommen. Mä duerch déi Prozedur, déi mer wien, komme mer méi no bei d'Realitéit, well de Bauteminister eréischt dann d'Projete vill méi détailléiert kann ausschaffe loossen, wann hien de Feu vert vun der Chamber huet.

Bis elo war einfach déi Zäit tëschent dem Vote hei an der Chamber an der definitiver Exekutioun bis zur Aweigung vill ze laang, an dann ass et normal, dass déi Präisser einfach net méi genoe geklappt hunn. Et ass awer net nëmme den Dérapage vun de Präisser, deen dru schold ass, mä et sinn och Changementen an der Programmation. An do kommen am Laf vun de Bauten ëmmer nach Wënsch op, an och dat hu mer an der Kommissioun ugeschwat.

Allerdéngs stellt sech do e Problem bei der Exekutioun vu Projeten, wéi een do virgeet. Ech hunn d'Impressioun, dass an der Vergaangenheet allze oft d'Bauhären, wat de Ministère des Travaux publics war - an déi haten och d'Surveillance vum Chantier, déi hunn dat och esou gutt wéi méiglech gemaach -, mä do ass de Projet da ganz suivéiert ginn, an déi, déi duerno Bénéficiaires vum Gebai waren, ware just an der Planung am Ufank gefrot ginn, an der Programmation, mä haten da keen A méi op d'Exekutioun. An da kënne Saache virkommen, déi sech duerno an der Praxis als net gangbar erweisen.

Duerfir ass et beispillsweis gutt, dass, wann eng nei Schoul gebaut gëtt - et dauert nach ëmmer ze laang; déi Usiichten, déi hunn ech gehat als Minister, déi hunn ech och nach haut -, d'Kreatioun vun der Schoul selwer och duerch e Gesetz votéiert gëtt, an dass den Direkter gläich bestëmmt gëtt, wann d'Gebai nach net dosteet, fir dass deen awer kann de Bau begleeden, well mer soss Objete realiséieren, déi an der Praxis awer duerno schwieereg ze exploitéieren sinn. Duerfir muss een och duerno bei der Exekutioun kucken.

Wéi ech virdru gesot hunn: Wa mer déi nei Prozedur ginn, ass d'Probabilitéit méi grouss, dass et net zu Dérapagé kënnt, mä et kann nach zu Dérapagé kommen. Mir hu jo hei e Kritär agesat vu 5%. Wann den Devis ëm méi wéi 5% iwwerschrott gëtt, da muss de Minister zrëck an d'Chamber komme mat engem Projet de loi.

Ech hu mer d'Fro gestallt, ob déi 5% net ze enk bemooss wieren, well effektiv, deemno wat den Objet ass, an deemno wellech Matière première do dran ass, kann et ganz oft zu Haussé kommen, an da musse mer hei légiféréieren. Da kréie mer och eng Unanimitéit, mä et ass awer relativ schwéierfällleg. Mä anerer, déi Rigueur hunn - an ech mengen ech gehéieren och zu deenen, déi der nawell vill hunn -, soen, komm 5% geet duer. Wann et iwwer 5% gëtt, muss de Minister bei d'Chamber zrëckkomme mam Projet.

Mä ech hoffen, dass dat net ze knapp bemooss ass, an dass mer, net well mer elo Rigueur am Contrôle wëllen hunn, wat jo gutt ass, dat awer net op Käschte vun der Effikassitéit maachen. Well mir mussen och effikass sinn, an d'Effikassitéit ass och Zäit. An Zäit, déi stellt och Suen duer. Wann ech kucken, all déi Projeten, déi duerch Prozedur vill méi laang gedauert hunn, wat dat en fin de compte de Steuerzueler kascht huet, ouni dass een eng Plus-value am Bau hat, dann ass dat wierklech e staarkt Stéck!

Mir maachen also hei eng Prozedur, fir dass mer méi prezis Devisé kréien an dass d'Chamber déi och besser begleede kann. Dat ass ëmmer wichteg, dat ass ëmsou méi wichteg, well mer elo a finanziell méi schwierigen Zäite sinn. Dat ass zwar eng Usiicht, déi net vu jiddferengem gedeelt gëtt, ech hunn de Samschdeg e Leitartikel am „Tageblatt“ gelies, an deem den Här Sold schreift: „Die Krise ist erfunden.“ Hie schreift vun „herbeigeredete Krise“ a seet, wann een esou dernieft géing leien an de Prognosen an engem Privatbetrieb, da misst een den Hutt huelen. Dat bezitt hien op den Här Juncker. Da schwätzt hien nach eng kéier vun „Nichtkrise in Luxemburg“ a seet: „Herr Juncker und die Seinen tun nichts Gutes mit ihrem Krisengeschwafel.“ Et sinn also Leit, déi mengen, mir géingen am Floribus liewen.

Gott sei Dank hu mer vill Recetten, mä op der Dépensésäit musse mer awer oppassen. Doriwwer ass jiddferree sech eens heibannen, an dëst ass en Instrument, fir d'Dépenses en investissement mathëllefen ze maîtriséieren, esou dass een dat nëmme ka begrëssen. Mir maachen haut also eng éischt Etapp. Mir heeschen eng Lëscht gutt, op där eng Partie Projete sinn, déi dann de Ministeren et erlaabt, déi Projeten auszeschaffen. An da kommen déi eenzel Projete jo hei an d'Chamber zrëck.

Ech wëll net elo am Detail op déi Projeten agoen. Ech wëll just den Här Minister froen, wéi et mam Timing ass. Ech weess, dass den Timing net nëmme vu senge Wënsch a Wonschvirstellungen ofhänkt, mä et si Saachen, déi sinn awer méi prioritär, ob hien do schonn eng Indikatioun huet?

An dann eng zweet Fro. Déi geet ëm den Investissement. Mir hunn an der Kommissioun laang driwwer geschwat, ob ee soll Chifferen avancéieren oder net. Déi eng Projete waren indikativ chiffréiert, anerer net. Mä wann een dat hei mécht, da riskéiert een, dass ee wierklech erëm dernieft läit, an dass gesot gëtt: Mä den Devis war en anerer.

Et muss een awer wëssen an der Programmation financière - d'Budgetsdebatte sinn ofgeschloss, mä an der Programmation financière -, wat fir eng Enveloppe dat duerstellt. Wa mer déi Lëscht haut hei mam Vote vun där Motioun arrétéieren, oder déi zwou Lëschten, da gëtt dat en onwahrscheinlech héijen Investissement an dees musse mer ons bewosst ginn. Mir mussen dat natierlech och finanzéiert kréien. Ech huelen un, dass de Minister duerno e Wuert dozou seet.

Ee Punkt, deen drasteet, dat ass, dass zwee Lycéeën sollen iwwer „public-private partnership“ gebaut ginn. Dat ass elo esou e magescht Wuert ginn. Mä et kritt ee keng Sue geschenkt, ob een et iwwert dee Wee baut oder iwwert de classesche Wee. A wann een d'Suen net selwer gespuert huet an ee se sech léine geet, dat ass nach eppes anescht.

De „public-private partnership“ ass jo och, dass een en anere Bauhär hëlt, dee fir ee selwer de Bau duerschzitt, an dass een duerno mat Loyer dann dee Bau oflount, oder et kann een en och no enger Zäit zrëckkafen. Dat si Modeller, déi ze kucke sinn. Mä heiansdo gëtt esou gemaach, wéi wann hei privat Gelder géinge matinvestéiert ginn. Or, e private Financier stécht nëmme Geld an eppes, wann hien och eng Ristourne drop huet. Or, mat öffentleche Gebaier ass kee Geld nun ze verdéngen. Bestëmmt net mat enger Schoul.

Duerfir wollt ech dat awer hei am Numm vu menger Fraktioun soen, well eng Partie Leit ëmmer esou maachen, wéi wann een iwwer PPP eng ganz Partie Saache realiséiert krit, déi soss net méiglech wieren. Et ass e Modell, mä et ass och net geschenkt, an et muss ee kucken, dass dat Finanziellt awer um Schluss opgeet.

Da wollt ech, Här President, ganz kuerz nach op e puer vun deene Projeten, déi opgeléicht sinn, agoen. Iwwert dee vu Gréiwemaacher huet de Rapporteur, dee jo och vun der Musel ass, sech laang ausgeschwat. Allerdéngs kann ee sech do d'Fro stellen iwwert den Tracé, ob dat glécklech ass, well de Problem vum Grenzverkéier duerch Gréiwemaacher domat net geléist ass.

Ech wëll méi spezifesch op de Projet vum Boulevard Raiffeisen agoen. Ech si frou, dass deen op der Lëscht ass, well dat ass, wéi d'Virriedner dat och hei gesot hunn, en enorm wichtige Projet fir den Développement vun der Stad Lëtzebuerg a vun där ganzer Regioun, engem Développement, deen IVL-gerecht ass. An d'ofir brauche mer déi Infrastruktur, an d'Stad Lëtzebuerg wäert elo eng provisoresch Stroosseninfrastruktur dohinner ariichten, fir verschidde Projeten awer schonn do ze erméiglechen, well mer soss mat dem Bau vun, beispillsweis, dem franséische Lycée net ukommen. Or, mir brauchen och international Schoulen hei zu Lëtzebuerg, a mir mussen dat maachen.

Wann een esou Lëschten erausgëtt, Här Minister, da riskéiert een, dass een iwwert déi Saache schwätzt, déi net op der Lëscht stinn, well et ass ee jo d'accord mat all deem Gudden, wat gemaach gëtt.

Mä um Boulevard Raiffeisen - a mir hunn dat och an der Kommissioun diskutéiert - hänkt och de Bau vun de Pompjeeskasären drun, an do krute mer explizéiert, dass de Stat déi Pompjeeskasären, déi d'Stad Lëtzebuerg zesumme mam Stat wollt bauen, fir Synergien am Service de secours ze maachen, zrëckgesat huet an dass de Stat do wëll etappeweis virgoen.

Et ass fir d'Stad Lëtzebuerg a fir d'Sécherheet vun de Bierger enorm wichteg, dass mer awer esou séier wéi méiglech virukommen. Or, d'Stad Lëtzebuerg kann dee Projet elo am Moment net eleng ugoen, well déi verschidde Fonctiounen vill ze vill enk matenee verstréckt sinn. Do soll bis de Februar eng Proposition um Dësch leien. Ech hätt léiwer, de Stat géing déi zwou éischt Etappe matenee maachen, dass mer zesumme kënnten op dee Bau goen. Dat wier net nëmme am Intérêt vum Rettungswiese vun der Stad Lëtzebuerg, mä vun der ganzer Regioun. An da géif de Centres de secours un nationale Plang och Satisfaktioun gi ginn.

Da wollt ech, Här President, nach ee Wuert soen iwwert d'Infrastrukturen am Réseau ferroviaire. Ech si ganz frou, dass de Rapporteur esou op dee Punkt agaangen ass, wat de Réseau ferroviaire ubelaangt a besonnesch wat d'Gare-périphérique ubelaangt.

Den öffentlichen Transportsystem vun der Stad Lëtzebuerg hänkt vun deene Gare-périphériques of. Wa mer déi net bauen, a wa mer awer par ailleurs en Ausbau vum Schinnennetz maachen, wa mer begrëssen a wa mer hoffen, dass ëmmer méi Leit op d'Schinnennetz ëmklammen, da kënne mer net all d'Leit op d'Gare centrale bréngen, dass se laanscht hir Aarbechtsplaz mat engem Zuch fueren, aus deem se net erausklammen. Mir féiere se op d'Gare centrale an da misste mer se vun do erëm transportéieren. Dat ass éischters onsënneg an zweetens kann een dat och vun de Capacitéiten hier net packen.

Duerfir ass et enorm wichteg, dass dat prioritär behandelt gëtt. An dat ass am Fong d'Kärstéck vun dem Transport en commun, ob e schinnegebonden ass oder net, vun der Stad Lëtzebuerg. Mä wann dat hei net gemaach gëtt, wann déi Gare-périphérique net realiséiert ginn, da brauch een net vun engem performanten Transport en commun um Gebitt vun der Stad Lëtzebuerg ze diskutéieren. An duerfir sinn ech frou, dass dat éischters op der Lëscht steet. An ech wëll dem Rapporteur och villmools Merci soe vun der Transportkommissioun, dass hien extra op dee Punkt higewisen huet.

No all deenen Explikatiounen, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wollt ech den Accord vun der DP-Fraktioun ginn. Ech hoffen, dass déi Prozedur hei eng Prozedur ass, wou net den Nofolger vum Här Wiseler, wat hie vläicht selwer ka sinn, oder ee vu sengen Nofolger, muss hei erëmkommen a soen, déi Prozedur war näischt, well et dauert eng Zäitche bis mer gesinn, ob se gräift.

Ech hoffen, dass mer elo e richteg Schrëtt an déi richteg Richtung gemaach hunn, a si frou, dass dat hei jo awer an der Chamber schéngt e Konsens ze fannen, well hei geet et ëm den Investissement an d'Zukunft mat Gelder, déi ons vum Steuerzueler uvertraut ginn. An da géing ech mer wënschen, dass all déi Projeten, well si sinn all néideg, ganz gutt virukommen, well - an ech schlësse mam Erich Kästner, deen dat gesot huet -: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“

Merci villmools.

» **Plusieurs voix**.- Très bien!

» **M. le Président**.- Merci, Madame Brasseur. Den nächste Riedner ass den honorablen Här Diederich. Här Diederich, Dir hutt d'Wuert.

» **M. Fernand Diederich (LSAP)**.- Här President, Här Minister, ech wëll fir d'éischt dem Rapporteur Merci soe fir den ausféierleche Bericht. Ech ka mech da ganz kuerz faassen, och no menge verschiddene Virriedner. De Rapporteur ass op déi nei Prozedur agaangen, déi fir eng optimal Transparenz soll suergen an déi grouss Dépassementer soll évitéieren, déi mer an der leschter Zäit kannt hunn. Ech selwer hu missen, ech mengen, wéinstens véier Mol zu deene Rallonges budgétaires do Stellung huelen als Member vun der Commission des Travaux publics, a mäin Accord do ginn. An ech hat nach net d'Éier déi Projete virdru matzestëmmen.

Ech kann iwwer eenzel Projeten ewechgoen. Si sinn alleguerte schonn am Detail

virgestallt ginn. Ech wëll just zu zwee Projekte Stellung huelen, an zwar zu de Lycéeën zu Miersch, déi och den Accord vun der Kommissioun fonnt hunn.

Deen éischte Lycée ass den Neie Lycée, deem op Miersch kënnt, an dann dat definitiiv Gebai vum Lycée technique pour professions éducatives et sociales. Ech muss do soen, ech hunn do e bëssen entdeckt, datt e klenge Feeler an der Motioun ass: Dee Lycée heescht net méi esou wéi do steet, IEES. Dat war fréier den Institut. Mä mir hunn e Gesetz gestëmmt viru kuerzem - den Här Castegnaro war do Rapporteur - an an deem Gesetz heescht de Lycée elo Lycée technique - wéi ech elo just gesot hunn - pour professions éducatives et sociales. Jo.

» **M. le Président.**- Da verbessere mer dat.

» **M. Fernand Diederich (LSAP).**- Zu deenen zwee Projeten zu Miersch wier ze soen, datt hei där Iddi vun der Dezentraliséierung Rechnung gedroe gëtt. Vu datt et spéiderhin nëmmen ee Lycée technique pour professions éducatives et sociales an een Neie Lycée wäert ginn, si se optimal am Zentrum vum Land implantéiert, IVL-konform, well no bei der Gare an och direkt un der Nordstrooss geleëen.

Et ass och e gutt Beispill dofir, datt, wann en Terrain disponibel ass, Projekte kënne schnell geplangt a realiséiert ginn, esou wéi et scho bei de provisoeresche Strukturen zu Miersch de Fall war, wou an enger Rekordzäit vu véier Méint, zu engem interessante Coût (knapp een Drëttel vun der traditioneller Bauweis) a Schnellbauweis (keng Containerqualität) déi néideg provisoersch Raimlechkeete konnte geschafe ginn, déi spéider och nach weider kënne genotzt ginn als Raimlechkeete fir d'Formation professionnelle continue.

Den Här Bauminister huet jo e puermol drop higewisen - ech weess net, ob en drop ageet haut de Mëtteg -, datt déi zoustänneg Chamberskommissiounen déi nei Infrastrukturen zu Miersch an och zu Ettelbréck an der Ackerbauschoul besiche goe kéinten, fir sech e Bild ze maachen doriwwer, wéi ee ka méi séier bauen, dobäi awer an enger héichwäerteger Qualität, besonnesch awer och andeem een de wirtschaftlechen an nohaltege Kritäre Rechnung dréit.

Wann de Mëtteg hei op d'Noutwendegkeet vun neie Lycéesgebaier am Norden higewise ginn ass, esou wëllt ech awer op d'Prioritéit vum Projet Lycée technique Ettelbréck hiweisen. De Mëtteg hu mer vun der Noutwendegkeet vun enger gudder Planifikatioun héieren. Kann dat am Fall Ettelbréck de Fall giewesch sinn, wann ee weess, datt d'Gebai 1970 a Betrib geholl ginn ass, 1973 schonn eng éischt Extensioun fälleg war, an duerno, ëmmerhin während 33 Joer, ausser enger klenger Containerstruktur am Haff, keng Extensioun méi erfollegt ass? Ech hopen, datt elo kuerzfristeg, wéi de Mëtteg hei och ugedeit, fir Ettelbréck eng zefridde stellend Léisung wäert kënne fonnt ginn.

Wat d'Motioun ubelaangt, wëll ech heimat den Accord vu menger Fraktioun ginn a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

» **Plusieurs voix.**- Très bien.

» **M. le Président.**- Merci, Här Diederich. Nächste Riedner ass den honorabelen Här Braz. Här Braz!

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).**- Här President, ech wëll fir déi gréng Fraktioun méi zu deem Volet, deenen den öffentlichen Transport betrëfft, schwätzen. Ech wäert dat awer ganz kuerz maachen, well mer mengen, dass et haut haaptsächlech ëm de Volet vun der Prozedur geet. Och wann dann eng Motioun soll gestëmmt ginn, wou eng Rei Projeten drastinn, haut geet et drëms, d'Zoustëmmung ze gi fir eng Method mat där mer an Zukunft wëlle schaffe bei deene Projeten, a wou mer eis inspiréiert hu vun der Prozedur hier bei de Bauprojeten, déi net am Transportberäich, am öffentlichen Transportberäich gëllt. Mir fannen déi Prozedur eng daitlech Verbesserung. Mir hunn och an den zoustännege Kommissiounen schonn eis Meinung dozou gesot, dass mer déi Prozedur ënnerstëtze wëllen.

Dat versetzt net nëmmen d'Regierung, mä och d'Chamber an eng besser Positioun. Éischstens, well d'Maîtrise verbessert gëtt vun de Projeten, an zweetens awer och, well d'Spillregelen elo gekläert sinn an dann och e bësse mat Momenter dat larmoyant Gejémers ophéiert, wat vu Verschiddenen heiansdo emol opkënn, wann et dann awer net erëm eng Kéier esou gaang ass bei de Projeten, wéi ee sech dat erhofft hat. Dat hei mécht eng Rei Saache méi kloer. Et mécht d'Spillregele méi kloer. Dovunner kann eigentlech jiddfereen nëmme profitéieren.

Mir wäerten eis dofir erspueren, elo op all déi eenzel Projeten anzegoen; de Rapporteur, de Roland Schreiner, huet dat schonn in extenso gemaach. Ech mengen, et ass kloer, dass mer déi Projeten alleguerten ënnerstëtzen, souwuel déi am internationale Beräich...

(Bruit)

D'Chamber ass amgaang auserneenze-falen, deelweis awer nëmmen.

(Hilarité)

» **Une voix.**- Här Mehlen, Äert Pult!

(Hilarité)

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).**- Här Mehlen, Äert Pult ass auserneegefall. Et ass och net schlëmm, ech fuere weider.

(Interruptions et hilarité)

» **M. le Président.**- Also op jidde Fall, den Här Mehlen kann net dofir.

(Brouhaha général et coups de cloche de la Présidence)

Ech géif elo bieden, trotz deem zesummegebrachene Pult, dem Här Braz nozelauschteren!

(Interruption et hilarité)

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).**- Dat trëfft, wéi gesot, zou souwuel fir de Beräich vun den internationale Connexiounen - Stéchwuert Eurocap-Rail -, an dat trëfft och zou fir eis Zoustëmmung fir déi Projeten, déi am interne Betrib d'Capacitéite verbessere sollen.

Ech wëll just drop verweisen, dass, wann déi Entwécklung, déi mer an de leschte Joren haten hei zu Lëtzebuerg um Aarbechtmarché, iwwert déi nächst 15 Joer mat därselwechter Vitesse weidergeet, dann hu mer um Horizont vun 2020 ronn 150.000 Aarbechtsplaze weider dagsiwwer hei zu Lëtzebuerg. Dat just fir d'Grëssenueerdnung och nach eng Kéier ze ënnersträichen an där mer eis an den nächste Jore wäerte musse bewege beim Ausbau vum öffentlichen Transport.

An déi Kolleegen, déi sech berechtegt Suergen doriwwer maachen, wéi de Finanzement heivu kann assuréiert ginn, do soll vun eiser Säit awer d'Äntwert drop sinn, dass mer de Finanzement wäerte mussen assuréieren, an dass just déi Usammlung vu Projeten, déi hei och an där Motioun erwähnt ginn, kloermécht, dass mer an den nächste fënnef, zéng, 15 Joer nach wäerten daitlech méi mussen investéieren un öffentliche Suen an de Beräich vum öffentlichen Transport. Dat ass an der Vergaangenheet net oft genuch am richtege Mooss gemaach ginn, an d'Vergaangenheet hëlt eis elo ganz einfach erëm.

An an den nächste Joren, wa mer och kucken, wou mer dru si bei de Kyoto-Engagementen, beim Allocatiounsplang, da stelle mer fest, dass et bei der Mobilitéit ass, wou am Prinzip d'Saach amgaang ass komplett aus dem Rudder ze lafen. An dat ass bedéngt och doduerjer, dass mer an der Vergaangenheet, an der rezenten a mëttel-fristeger Vergaangenheet, definitiv net genuch investéiert hunn an den öffentlichen Transport. Dat hëlt eis elo erëm bei de Kyoto-Engagementen an et wäert eis erëmhuele bei deenen Investitiounen, déi mer an den nächste Jore maache mussen.

Mä nach eng Kéier, just fir et kloerzemaachen: Eis Wirtschaft ass op engem Rhythmus, deenen iwwert déi nächst 15 Joer 150.000 zousätzlech Aarbechtsplaze wäert bréngen. Do brauche mer also gewaltig zousätzlech Capacitéiten am Beräich vum öffentlichen Transport, an déi musse finanziert ginn. D'Fro ass net, ob se finanziert ginn. D'Fro wäert just sinn, wéi se wäerte finanziert ginn, mä dass mer et musse maachen, dorunner besteet keen Zweifel.

Mat deene Wiederer bréngen ech och dann eis Zoustëmmung zu där Motioun an zu der Prozedur, wéi se proposéiert ass.

» **Plusieurs voix.**- Très bien.

» **M. le Président.**- Merci, Här Braz. Den honorabelen Här Negri.

» **M. Robert Mehlen (ADR).**- Ech sinn awer och nach drun.

» **M. le Président.**- Jo, also ech denken, dass et net d'Verwaltung vun der Chamber hei ass. Här Mehlen, Dir sidd net ageschriwwen, mä den Här Negri huet näischt dergéint, wa mer hei d'Reiefolleg net anhalen. Här Mehlen, Dir hutt dann d'Wuert. Ech schreiwen lech nodréiglech an.

» **M. Robert Mehlen (ADR).**- Merci, Här President.

(Interruption)

Jo, et ass do iergendeppes schifgelaf, mä et ass awer net esou schlëmm wéi dat, wat an der Vergaangenheet beim Stat bei deene grouse Projets d'infrastructures schifgelaf ass, muss ech awer och hei mer erlabe kënne dierfen ze ënnersträichen.

(Interruptions)

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Ursaache vun där neier Prozedur, déi si bekannt. Et waren an der Vergaangenheet ganz dacks Dépassementer, déi eis alleguer béis eropgestouss sinn. Ech ernimmen der just e puer, wou mer net nëmmen eng Kéier, mä wou mer alt zweemol hu missen ofstëmmen, zum Beispill an engem Fall wou mer nach net fäerdeg sinn; dat betrëfft d'Coque. Mir hu beim Pei-Musée eng ongléckséileg Geschicht gehat, wou d'Regierung schonn eleng an d'Etüden an an d'Plange méi Geld engagéiert hat, wéi se hätt dierfen, well se och do de Seuil légal iwwerschritt hat. Dat heescht, d'Chamber hätt fir d'éischt missen e Gesetz stëmmen, éier d'Regierung hätt kënne dierfen esou wäit goen. D'Philharmonie ass total aus dem Rudder gelaf gewiescht. Datselwecht bei grouse Stroossebauprojeten, wéi d'Saar-autobunn oder d'Nordstrooss.

Duerfir déi nei Prozedur, déi mir och grondsätzlech guttheeschen. Mir haten och do selwer Propositione gemaach, wou mer der Meinung waren, d'Regierung soll, wa se eppes plangt, fir d'éischt heihinner an d'Chamber kommen, fir den Accord de principe ze froen. Do hu mir ënnerscheet tëschent zwou Zorte vu Gebaier zum Beispill: Engersäits, wann een eng Schoul baut, da weess een normalerweis - an do wär jo dann d'Enseignementskommissioun dofir zoustänneg - wat ee wëllt bauen, wéi vill Klassenäil, datt ee brauch, wéi vill Atelierien, datt ee brauch, wéi vill gemeinsam Infrastrukturen, datt ee brauch. An da weess ee jo méi oder weiniger, wat fir een Objet, datt ee realiséiert a wat deen och ka kaschten.

Ganz anescht ass et, wann een e Musée baut oder wann een eng Philharmonie baut. Ech mengen, mir sinn zwar elo net an der grousser Versuchung fir nach esou eppes derbäi opzerichten, mä do geet et net fir ze soen: Komm mir bauen emol drop lass!

Et ass bei den Diskussiounen erauskomm, déi mer doriwwer gefouert hunn, datt déi Architekten, déi chargéiert gi sinn, déi Objeten ze realiséieren, kee konkrete Finanzrahme gesat kritt hunn, an duerfir war eis Meinung, datt, wann een esou eppes realiséiert, een dës le départ och just hei vun der Chamber aus ganz kloer soll soen, bei esou engem Objet, do sinn d'Limiten, an déi mussen agehale ginn, fir datt den Architekt, wann en ufängt ze molen - a si mole jo gär a schéin an och grouss -, awer weess wou d'finanziell Limité sinn an net mengt hie kéint sämtlech Iddië realiséieren. An aner Leit, déi dann herno och nach mat um Projet bedeelegt sinn, vläicht menge si kéinten hir Iddien och nach mat erabrénge, wat dann derzou féiert, datt mer um Enn 25 oder 30% driwwer leien.

Nach eng Kéier: Mir si mat der aktueller Prozedur, déi zrëckbehale ginn ass, d'accord, och wann een iwwer verschidden Detailer nach diskutéiere kéint.

Här President, mir hunn eng ganz Partie verschidden Zorte vu Projeten, déi hei an der Diskussioun sinn. Dat ass natierlech virun allem - an do geet jo an deenen nächste Jore wahrscheinlech dat meeschte Geld dran - den Transport, wou mer amgaange si Projeten nach fäerdeg ze maachen, zum Beispill vun der Nordstrooss, déi vill méi deier gëtt wéi se geplangt war, mä awer och - an do hu mer de Mëtteg jo schonn driwwer geschwat - Schoulgebaier, déi een natierlech ganz anescht ugeet, Gebaier um administrative Plang, Sozialinfrastrukturen, déi awer meeschtens iwwer Konventiounen lafen, an och nach aner Gebaier. Ech wëll hei just drun erënneren, datt d'Regierung scho laang seet, mer brächten en zweete Prisong; dee jo dann, wann e sollt realiséiert ginn, och net ganz bëlleg gëtt.

Ech wollt e puer Wieder, Här President, verléieren zu eenzelne Projeten; ech kann

net op alles agoen. Den Här Clement huet schonn hei kuerz iwwert dat geschwat, wat zu Gréiwemaacher mat där Bréck do passéiert. Et kann ee sech allerdéngs nëmme wonneren, wann ee gesäit, datt déi Brécken, déi nom Krich gebaut si ginn, quasi alleguer an engem miserabelen, fir net bal ze soe baufällegen Zoustand sinn. Här Minister, wann een dat liest, wéi dat duergestallt gëtt, da muss ee sech jo bal Suerge maachen, oder et muss ee bal fäerten, fir iwwert déi Bréck ze fueren, wa gesot gëtt se wär esou gutt wéi baufälleg. Bon, da muss natierlech séier eppes geschéien. Dat ass kloer.

Ech wëll awer och vun eis aus hei soen, datt mir ganz kloer eng Präferenz gehat hätten, vu d'Situatioun zu Gréiwemaacher, wann een effektiv do, wou d'Sortie vun der Autobunn ass, hätt kënne iwwert d'Musel goen an e groussen Deel vun deem Verkéier, dee sech de Moment duerch Gréiwemaacher quält, do awer ronderëm hätt kënne féieren. Mä wéi et schéngt bleift dofir elo keng Zäit méi. Et muss séier gehandelt ginn, an dofir komme mer och net derlaanscht. Ech bedauern awer op dëser Plaz e bëssen, datt esou laang domadder gewaart ginn ass. Et gëtt och gesot déi däitsch Autoritéite wären nach net ganz mat esou engem Projet d'accord, mä vläicht hätt een, wann ee fréi genuch ugefaangen hätt, trotzdeem elo schonn eng Solutioun kënne hunn.

En anere Projet, deenen hei zur Diskussioun steet, ass dee vum Aménagement vum Boulevard Raiffeisen hei an der Stad. Do gëtt gesot, datt och den Tracé fir den Tram virgesi wär. Ech iwwerrasche keen hei dermat wann ech soen, datt mir den Tram net prioritär gesinn, datt mir fir eng aner Solutioun sinn, op déi ech herno nach wäert zrëckkommen. Duerfir wär et gutt, wann een emol grondsätzlech géif wëssen, wou et géif higoen, well menges Wëssens ass jo de Moment och nach ëmmer keng definitiv a grondsätzlech Décisioun gefall, wat den Tram ubelaangt.

En anere Projet, deenen d'Leit un der Sauer interesséiert, dat ass déi Saach vum Barrage vu Rouspert, wou mer erzielt kritt hunn, do misst den Zoulaf zur Turbine nei gemaach ginn, well de Kanal duerchlässeg gi wär, well d'Stabilitéit a Fro gestallt wär, well och Waasser géif verluer goen. Et kënnt derbäi, datt d'Ëmweltverwaltung seet, et misst méi Waasser an den ale Waasserlaf lafe gelooss ginn, deenen näischt mat der Turbine ze doen huet, aus Ëmweltgrënn. Doduerch géif de Rendement vun den Turbinen erofgoen. An duerfir misst een dann awer versiche souwäit wéi méiglech d'Fuiten ze reparéieren, oder fir déi ze eliminéieren. Domadder kann een d'accord sinn. Ech mengen, mir si jo och fir ëmweltfrëndlech Stromproduktioun, da solle mer och kucken, datt mer déi Infrastrukturen an der Rei halen.

En anere Projet oder en anere Problem, deenen heimat näischt ze doen huet, dat ass effektiv dee vun de Sedimenter uewen um Barrage, dee virun allem de Leit zu Steenem vill Suerge mécht. Mir wëssen, datt et ëmstridden ass, ob dat Ausbaggeren zu engem grouse Changement géif féieren, mä et llicht engem awer an, wa sech esou vill ofgelagert huet, wéi dat elo de Fall ass während där ganzer Zäit, datt fir déi Uertschaften, déi uewendru leien - oder weinstens déi Uertschaft, déi direkt uewendru läit -, doraus natierlecherweis e Problem resultéiert. A wann dat nëmmen 30, 40 Zentimeter sinn am Fall vun enger grousser Iwwerschwemmung, da kann dat awer fir eng Partie Leit trotzdem schonn zu dramatesche Konsequenze féieren.

Ech wëll hei soen, datt mir fannen, wann de Lëtzeburger Stat schonn higaangen ass an en huet e Barrage do gebaut, fir Strom ze produzéieren, datt en dann och an der Pflicht ass, fir vun Zäit zu Zäit dat, wat sech do hannert där Mauer an och méi wäit erop ofgelagert huet, erauszehuelen, datt e sech net do derlaanscht dierf drécken. Ech wëll och soen, datt déi Solutioun, déi elo mat vill Optimismus ugepeilt gëtt, eis net iwwerzeegt, an datt ech och net dru gleewe kann, datt, wann een elo de Floss e bësse méi rapid mécht, doduerch déi Sedimenter automatesch a vum selwe géifen ofgedroe ginn an deem Fall, wou eng Kéier vill Waasser dorower kënnt.

Ee Wuert zum Iwwerlaf, dee soll beim Barrage Esch-Sauer gebaut ginn. Do si mer jo aus Sécherheetsgrënn an enger internationaler Obligatioun. Do stellt sech d'Fro - an dat ass jo och net eréischt haut a gëschter gewosst gewiescht -: Hu mer do net awer laang e gewëssene Risiko mat a Kaf geholl? Duerfir si mer och absolut d'accord, datt dat gemaach gëtt. Just, deenen Entlaaschtungstunnel, deenen do gebaut gëtt fir d'Uertschaft Esch-Sauer, deenen ass jo schéin a gutt, mä wat ass da mat deenen Uertschaften

ënnendrun, wann et dann eng Kéier richteg déck kënnt?

Deenen ass jo dann domadder och net gehollef. Et wär jiddefalls ze wënschen, dass d'Gestioun vum Barrage esou géif gemaach ginn, dass ëmmer eng gewëssen Opfangcapacitéit bleift, an dass een de Barrage och als Puffer kann notzen, an dass, wa ganz vill Reen ugesot ass, een dann och scho preventiv e bësse Waasser kann ofloossen, fir där schlëmmster Katastroph virzebauen.

Ee Wuert zu de Lycéeën. Do ass jo aktuell e relativ grouss Besoin u Gebaier. Bal fäerdeg ass, souwäit ech weess, Réiden. Geplangt ass Jonglënster, wou nach, wéi et schéngt, e bëssen Terrainsproblemer sinn. Geplangt sinn Esch-Belval an d'Europa-schoul zu Mamer, wou ech awer wëll soen, et ass jo schéin a gutt, mä wann d'Eltere selwer soen: Wuerfir baut Der déi Schoul zu Mamer, mir wunne bal alleguer um Kierchbi-erg?, da froen ech mech, wéi dat soll IVL-kompatibel sinn, wou mer jo gären hätten, dass do, wou d'Leit wunnen, an do, wou d'Leit aktiv sinn, dat heescht och do, wou d'Kanner an d'Schoul ginn, dass mer dat esou no wéi méiglech beienee solle bréngen, fir de Verkéier esou wäit wéi méiglech ze évitéieren. Dat ass hei manifestement net de Fall!

Dréngend néideg - ech wëll dat just awer hei ernimmen - ass Ettelbréck. Et ass iwwerhaupt keen Zweifel drun, dass een do no enger Solutioun muss sichen. A Klierf selbstverständlech och, wat jo haut de Mëtteg hei schonn ugefouert ginn ass.

De Problem vum PPP; och dozou sief ee Wuert gesot. Public-Private Partnership, dat ass éischstens finanziell net ganz éierlech, genaous wéi d'Bauen iwwert d'Loi de garantie finanziell net ganz éierlech war, well do-duerch d'Statsschold net an deem Mooss richteg ausgewise gëtt wéi dat soss de Fall wär. Mä wahrscheinlech kréie mer do vu Bréissel op d'Fangere geklappt. Dat heescht, wann deen een Trick net gezunn huet, da wäert deen heiten an där Bezéiung och net zéien. Méi bëlleg? Anscheinend ass dat jo net de Fall laut Erkenntnisser, déi am Ausland gemaach gi sinn. Duerfir muss ee sech dat ganz gutt iwwerleeën. Méi séier? Dat gleewen ech schonn. Dora léich ganz sécher en Avantage vun dëser Virgoensweis.

Et kann ee sech awer d'Fro stellen: Gëtt et da keng aner Solutioun, esou dass mer trotz-deem méi séier kënne bauen? An d'Kommissioun seet och zu Recht an hirem Rapport, dass mer onbedéngt mussen drop oppassen, dass do net grouss Entreprises all déi aner erstécken. Dat heescht, dass dat wirklech och eis Lëtzebuurger Handwerksbetriber, wann dann iwwert dee Wee soll gebaut ginn, dass déi och do mussen kënne zum Zuch kommen.

Wat gëtt net gebaut? Här President, och déi Fro muss ee bei dësem Débat stellen. De Contournement vun der Stad Lëtzebuerg, d'Autobunn op dräi Bunnen, ass zréckgestallt. Mir froen: Wat passéiert, wann d'Nordstrooss eng Kéier fäerdeg ass, do uewen um Kierchbi-erg?

Dann zu de Schinnen an Eisebunninfrastrukturen, well dat eis awer ganz uewe läit. Mir sinn am Prinzip, Här President an Här Minister, mat deene meeschte Projeten d'accord, esou wéi se elo geplangt sinn. Den Ausbau vun deene Strecken am Süden - deelweis duebelgleiseg, wou et elo eegleiseg ass -, och déi Garen un der Peripherie vun der Stad Lëtzebuerg sinn absolut noutwendeg, mä mir sinn awer der Meenung, dass d'Prioritéite falsch gesat ginn. Wann d'Regierung seet: Mir mussen elo emol prioritär vun Hamm erop op de Findel fueren, a vum Findel uewe bei d'Kliniken um Kierchbi-erg, well d'Stad mam Kierchbi-erg ass den Zentrum vun den Aktivitéiten hei zu Lëtzebuerg - esou wäert et bleiwen a wäert et an Zukunft nach méi ginn -, da läit se falsch, well mir hunn haaptsächlech de Problem vum konzentrierte Verkéier moies an owes. Dofir muss et e Konzept sinn, wat schlësseg ass vu vir bis hannen a wat och vun de Leit akzeptéiert gëtt. Dat ass och virun hei zu Recht gesot ginn.

(M. Laurent Mosar prend la Présidence)

Dofir gëtt et nëmmen eng valabel Solutioun. Dat ass vun Norden no Süde mam Zuch ënner der Stad erduerchzufueren, mat Garen um Territoire vun der Stad Lëtzebuerg: Lampertsbi-erg, am Beräich vun der Roud-er Bréck an am Stadzentrum. Minimum dat.

(Interruption)

D'Prioritéit fir d'Streck vun Hamm op de Findel an dann op de Kierchbi-erg léist eis dee Problem net. Mir fueren domadder ronderëm d'Stad am-plaz an d'Stad era mat de Leit.

Da stellt sech d'Fro, éinescht ass gesot ginn, dee ville Giddertransport um Findel:

Wéi vill kréie mer der do vun de Fernlaster op d'Schinn?

(Interruption)

A wa mer d'Schinn bis do gebaut hunn - mer wëssen alleguer, dass de Persounen-transport nëmmen akzeptéiert gëtt, wann e séier genuch leeft, dat heescht, wann d'Frequenz vun de Persounenzich relativ kuerz ass - a wann Der da Gidderzich, déi vill méi lues sinn, dertëschent hänken hutt, da fonctionnéiert d'Konzept och alt erëm net richteg. Déi Iwwerleeung just nach derbäi. Den Tram, wann en da jee sollt gebaut ginn, léist dëse Problem ganz sécher net; ofge-sinn dervun, dass d'Problemer vun der Neier Bréck, dem Pont Adolphe, an der Roud-er Bréck och nach net geléist sinn.

D'Leit, déi aus dem Norde kommen, kéinte bei dësem System, wa se wéilten op de Lampertsbi-erg an d'Schoul goen, direkt do erausklammen ouni iwwerhaupt brächte bis erof an d'Stad ze fueren. D'Leit aus dem Süden, déi wëllen op de Kierchbi-erg an d'Klinik fueren, déi kënne mam Zuch riicht-duerch bis dorobber fueren. D'Leit aus dem Osten, déi op Gaasperech mussen schaffen goen, kënne riichtduerch fueren, an zwar, Här Minister - an dat ass entscheidend -, mat Äre schéine Wagonen, an deenen esou vill Leit kënne draséizen; dat heescht, déi d'Capacitéit hunn. Duerfir gëtt et och nëmmen déi valabel Solutioun. Dat erkläert och woufir, dass mir déi zweet Motioun net unhuelen.

» M. le Président.- Här Mehlen, Dir misst zum Schluss kommen.

» M. Robert Mehlen (ADR).- Jo, sidd elo net gradesou streng. Ech si fäerdeg, Här President.

» Une voix.- Wou leeft Dir, Här Mehlen?

» M. Robert Mehlen (ADR).- Duerfir kënne mir déi Motioun iwwert den Ausbau vun de Schinneninfrastrukturen net stëmmen. An domat sinn ech fäerdeg, Här President.

Ech soen Iech Merci.

» M. le Président.- Ech soen dem Här Mehlen Merci. Als nächste Riedner ass den Här Roger Negri agedroen. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

» M. Roger Negri (LSAP).- Merci, Här President. Här President, Dir Häre Ministeren, Dir Dammen an Dir Hären, „nine-eleven“ huet d'Welt verännert, „ten-eleven“ muss d'Lëtzebuurger Eisebunn verännern. Den 11. Oktober 2006 ass déi tragesch Eisebunnkatastroph zu Zoufftgeng geschitt. Dëst ass de schwéiersten Accident an der Geschicht vun der Lëtzebuurger Eisebunn. Et ass elo zwee Méint hier, wou sechs Mënschen hiert Liewe verluer hunn a ganz vill Misär an hire Familljen hannerlooss hunn, deenen eist deifste Bäileed gehéiert. Et ass een nach ëmmer fassungslos an traumatiséiert, dass esou en Accident passéiere konnt.

An den Enquêtes, déi lafen, mussen d'Konsequenze gezu ginn, well esou eng Katastroph dierf net méi passéieren. Et muss sécher esou sinn, dass et net duergeet elo dat eent oder dat anert ze verännern, mä hei muss de ganze Betribssystem analyséiert a reforméiert ginn. Säit deene schwéieren Zuchaccidenter vun 1997 ass alles gemaach gi wat technesch machbar war, fir d'Zich bei Rout un d'Stoen ze kréien. Wann nom Stoe bleiwen awer duerch Rout gefuer muss ginn, an dat ass esou, fir zum Beispill op Chantieren a gespaarte Gleiser fueren ze kënne, da muss déi entspre- chend materiell Sécherheet hannerdru- kommen, déi eventuell mënschlech Feeler opfänkt.

Et muss also elo vu Grond op alles a Fro gestallt ginn, an zwar schnell, fir esou oder ähnlech Accidenter ze verhënneren. Et mussen awer och déi vill Eisebunnerinnen an Eisebunner, déi all Dag eng gutt a geféierlech Aarbecht leeschten, an hirer deeglecher Aarbecht rassuréiert ginn, fir dass se dat néidegt Selbstvertrauen hunn, fir hir Aufgab zu 100% ze erfüllen. Nëmmen esou kann déi passiv Sécherheet ver- bessert ginn.

Anerersäits muss déi aktiv Sécherheet elo nach méi konsequent an de Projeten duerchgezu ginn. Dat heescht, am Infra- strukturberäich gëllt et Projete schonn esou ze gestalten, dass et guer net zu Konflikt- situatioune komme kann. An do, wou esou Situatiounen nach haut bestinn, muss prio- ritär gehandelt ginn. Et muss also ënner Êmstänn zu enger Reorientéierung vun de Prioritéiten am Infrastruktureberäich vun der Eisebunn kommen.

Ech denken do un d'Stellwierker vu Kleng- betten, vu Beetebuerg, an och vun der

Nordstreck, déi nach net op déi elektro- nesch Technik ëmgestallt sinn.

Ech denken un de sougenannte Saut-de- mouton. Dat ass déi Bréck, déi hei zu Lëtze- buerg op der Gare fir op Beetebuerg fiert, déi d'lescht Woch jo och huet missen aus deem Grond gespaart ginn.

Ech denken un deen zweete Viaduc am Ausgang vun der Nordsäit vun der Gare Lëtzebuerg, a wou ech och schonn eng Question parlementaire gestallt hunn. Op där Bréck, dem Viaduc vun der Polver- millen, do leie Weichen. Jo, si leie scho laang do an et ass nach ëmmer gaangen, mä de Verkéier hält ëmmer méi zou. A wa mer elo op de Findel via Cents-Hamm fueren, dann hält de Verkéier nach ëmmer méi zou. Den Transportminister huet jo d'lescht Woch ganz plastesch duergestallt, dass mir net kënne um Flughafen eng Eisebunnsgare bauen, ouni dass dës un den Eisebunnréseau ugeschloss ass. Dozou gehéiert och deen zweete Viaduc op der Polvermillen. De Projet de loi ass jo schonn eng Zäit laang gestëmmt, an do misst elo wierklech eppes geschéien.

Ech denken och un d'Zweegleisegkeet vu Péiteng op Lëtzebuerg. Do ass jo en zweet Gleis vu Péiteng op Lëtzebuerg gestëmmt. Dat solle mir dann och elo bauen. Iwwer- leeunge fir d'Zweegleisegkeet zu Dippech vu Péiteng aus opzehalen, sollen aus Grënn vun dëser aktiver Sécherheet guer net méi gefouert ginn. Mir hunn e Gesetz, fir zwee Gleiser vu Péiteng an d'Stad ze bauen. Dëst soll dann och esou gebaut ginn. Et ass kloer, dass dat aktuellt Gleis, déi eegleiseg Streck vu Péiteng op Lëtzebuerg, dat 1980 fir d'lescht erneiert ginn ass, och muss ëmgebaut ginn. Da muss do eben en neit Gesetz virgeluecht ginn. Do gëtt et elo wierklech Zäit ze handeln.

Ech denken och un d'Streck vu Klengbetten op Lëtzebuerg, wou d'Stellwierker an d'Stroumleitungen, Caténairë genannt, dréngend erneiert mussen ginn. Et ass scho gesot ginn, de Projet Eurocap-Rail, fir méi eng séier a besser Verbindung vu Lëtze- buerg op Bréissel ze schafen, ass gutt, mä do solle mer eis net dauernd hannert de Belsch verstoppen. Mir wësse jo, dass do dauernd blockéiert gëtt. Et ass eis Pflicht, d'Stellwierker an d'Stroumleitungen um Lët- zebuurger Terrain vun der Stad op d'belsch Grenz zu Klengbetten esou séier wéi méiglech ze ersetzen. Do brauche mir och dréngend e Projet de loi, wéi dat jo och elo grad schonn hei gesot ginn ass.

Wat elo déi nei Streck vun Esch ugeet, muss nach eng Kéier iwwerluecht ginn, ob et net méi sënnavoll ass direkt aus der Stad op de Belval Richtung Uni, Bank, Lycée an esou weider ze fueren. Den Här Minister Jean- Marie Halsdorf huet jo viru kuerzem hei gesot, säi Ministère géif ënnersichen, ob de Belval iwwer Beetebuerg oder direkt an d'Stad ugeschloss gi soll. Ech weess och net, ob et eng gutt Iddi ass, nach méi Ver- kéier iwwert de bestoende Viaduc matzen duerch Esch ze féieren, wou op dësem Viaduc scho méi lues gefuer gëtt. De Viaduc duerch Esch huet vill Problemer an der Vergaangenheet gestallt an e wäert der och an Zukunft nach stellen.

Op alle Fall gëtt elo emol eescht gemaach mat där neier Gare um Belval op där bestoender Streck vun Esch op Péiteng. Dat ass ze begrëissen. Déi nei Streck vu Beetebuerg an d'Stad muss och hëllef- en de Verkéier vun deene 60.000 Frontalieren - an e puer Joer sinn et der bestëmmt 100.000 -, also de Verkéier aus Frankräich, de Sillon mosellan, besser ze kanaliséieren. Deene ville Staue moies an owes kënne mir net weider nokucken. Net zulescht duerch dat schwéiert Zuchongléck mussen mir do eis Infrastrukture verbessern, wou et am néidegsten ass. An dat ass vun Thionville op Lëtzebuerg sécher de Fall.

Musse mer net op der Grenz vläicht e Park & Ride-Parking bauen, wann et muss sinn op der Grenz iwwert dem fréieren Tunnel vun Zoufftgeng a vun do aus dräigleiseg an d'Stad fueren? Ech sinn der Meenung, dass generell am ganze Land de Park&Ride muss vill méi promovéiert ginn, fir besser Interfacen zwësche Strooss a Schinn ze schafen.

Här President, als Konkusioun solle mir déi nei Projete weiderreiwen, ouni ze ver- giessen déi bestehend Anlagen an der Rei ze halen an aus där Katastroph vun Zoufftgeng eis Prioritéiten ze iwwerdenken. Dat war sécherlech bis elo aus Zäitgrënn net méiglech, mä dat si mer eis awer alle- guerte schëlleg. Domadder ginn ech den Accord vun eiser Fraktioun zu dëser Motioun iwwert d'Schinneninfrastruktur a soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

» Plusieurs voix.- Très bien!

» M. le Président.- Ech soen dem Här Roger Negri Merci. An als lescht Riednerin ass d'Madame Viviane Loschetter age- droen. Madame Loschetter, Dir hutt d'Wuert.

» Mme Viviane Loschetter (DÉI GRÉNG).- Merci, Här President, Dir Dam- men an Dir Hären, ech schwätzen dann als Member vun der Travaux-publics-Kom- missioun. Déi huet sech, esou wéi déi nei Prozedur dat virgesäit, hiren Avis zu deene groussen Infrastrukturprojete gemaach.

Mir denken als Fraktioun - et ass scho vu mengem Fraktiounskolleeg, dem Här Braz, gesot ginn -, dass dat en interessanten an och iwwersiichtlechen Exercice war, deen et de Membere vun der Kommissioun erlaabt huet sech kënne e Gesamtbild ze maa- chen, zesumme mam zoustännege Minister, deen eis och an aller Transparenz iwwer alles informéiert huet: iwwert der Regierung hir Investitiounspolitik um Niveau vun de Bauten, vun de Brécken, vun de Stroosse bis zu de Lycéesgebaier.

Et schaaft och eng wichteg Transparenz par rapport zum finanziellen Impact vun dëser Bauteplanung. Ech denken, dass dëst och d'Aarbecht vun alle Politiker a Politikerinnen heibanne vereinfacht, andeem et et méi einfach mécht sech an der Regierung hire Prioritéiten ermëzefannen. Et ass also eng nei Measure, déi déi gréng Fraktioun be- gréisst an och ënnerstëtzt. Dëst Joer kënne mer och souguer den Inhalt vun dësen neie Mesuren ënnerstëtzen an déi Projeten, déi drastinn, souguer matstëmme.

Villes ass schonn zu deenen eenzelne Projete gesot ginn. Ech wëll just e puer Remarques zu de Projete maachen, déi op där Lëscht stinn, respektiv zu verschidde Projeten, déi eben net op där Lëscht stinn.

Éischstens, vläicht méi witzeg, erstaunlech vill Projeten hunn eppes mat Waasser ze dinn: d'Gréiwemaacher Bréck, d'Bréck tëschent Lëlz an Ensber, d'Staubréck zu Rouspert an och den Évacuateur an den Tunnel de décharge zu Esch-Sauer.

Zweetens, et si meeschtens Projete fir d'Sécherheet an d'Sécherheetsnormen, wéi zum Beispill och deen Évacuateur zu Esch- Sauer - déi flott Beschreiwung vum Här Clement mat der Buedbiden.

An et sinn eng ganz Rei ebe vu Projeten, déi eigentlech Maintenanceaarbechte sinn, Aarbechte fir de Fonctionnement vu beste- henden Infrastrukture besser ze maachen oder weider fonctionnéieren ze loosse.

De Réaménagement vum Boulevard Raiffeisen ass e wichtige Projet fir de Südweste vun der Stad, mä ech denken och doriwwer eraus fir de ganze Südwesten an och de ganze Süde vum Land. D'Cloche d'Or ass e grousst an och e wichtegt Ballungsgebitt an ass och am IVL als eent vun deene wichtigste Gebidder ugesinn. Ech denken, dass et wichteg ass wéi dësen Deel vum Quartier dann urbanistes- ch och gestalt gëtt oder besser gesot fäerdeg gestalt gëtt. An do spillt och sécherlech d'Stad Lëtzebuerg eng grouss Roll. Si ass gefuerdert a wäert sech deenen Eraus- fuerderungen och stellen.

Mä et ass och um Stat fir Hand an Hand mat der Stad Lëtzebuerg zesummenzeschaffen, well dat hei wär eng gutt Geleeënheet, fir e gutt Beispill vun enger gudder Zesummen- aarbecht ze ginn.

D'Stroosse vun der Cloche d'Or gehéieren nämlech dem Stat a verantwortlech dofir ënnerschreiwen dann och d'Ponts et Chaussées. Hei ginn och elo d'Wäiche gestallt fir eng optimal Offer - an dat be- gréisst mir ausdrécklech - vun engem performanten an nohaltegen öffentlechen Transport. De Vélo an och den Tram kréien hir Spuren.

Zu den zwee Lycéeën zu Miersch an iwwer- haupt och zum Lycée vu Belval, do mussen mer leider bemerken, dass et déi eenzeg Schoulgebaiprojete op der Lëscht sinn. An dobäi ass eigentlech d'Lëscht vun de Lycéeën, déi en Terrain sichen, grouss. Mir hunn eis och soe gelooss, dass de Stat ebe keng Terrainë fënnt oder keng Terrainen zu akzeptabele Präisser fënnt. Mir bedauern, egal wéi an egal wou d'Ursach läit, dass mer net méi séier do virukommen, well awer en unerkannte Besoin u méi Schoulen do ass.

Déi zwee Lycéeën zu Miersch sollen dann och mat deem System PPP gebaut ginn. Hei ass och scho villes doriwwer gesot ginn. Et gëtt sech erwaart fir d'éischt emol, datt d'Projete méi séier solle virugoen duerch dës nei Measure - loosse mer emol soen. Am beschte Fall gëtt sech och erwaart, datt de Projet eventuell, well en och méi séier gëtt, dann och vläicht méi bëlleg soll ginn. Ech denken, datt et e flotten Exercice ass. An ech denken och, mat der grénger Fraktioun zesummen, datt et e gudden Exercice ass, fir grad mat deenen zwee Lycéeën deen dote Projet auszeprobéieren.

Déi zwee Mierscher Lycéeë kréien och en Internat. Mir fannen et eng interessant Pist, och hei zu Lëtzebuerg déi Offer un Internater ze vergréisseren. Mir denken, datt eng ganz Rei vu Jugendlecher am fréie Lycées-alter vun esou enger Offer profitéiere kënnen. Ech wëll elo awer hei an dësem Kontext net op déi sozialpedagogesch a gesellschaftlech Inhalter vun deem Besoin vun Internater agoen. Sécher ass awer, datt et eng Plus-value fir eis Gesellschaft ass oder gëtt, an eventuell och, denken ech, fir de Succès scolaire vun etleche Jugendlechen.

Zum Fonds Belval. Do stinn dräi Projeten do. Mir denken och, datt et richtig a gradesou wichteg ass, datt mer urappe mam Immobilier, wéi och an engem Rapport steet, vun der Uni Lëtzebuerg fir deen Deel, deen dann eben op d'Frichë komme soll.

Datt d'Recherche nëmme ka virukommen, wa se och d'Méiglechkeet huet ze schaffen, ass och richtig. De Fonds Belval mécht en Emprunt, streckt d'Sue vir. De Stat rembourséiert en an de Stat gëtt Propriétaire. Déi Measure ass och schonn hei beschriwwe ginn.

De Concours d'architectes ass a Préparatioun, dat huet de Rapporteur och gesot. Dee soll net nëmmen d'Gebaier analyséieren, mä och den urbanisteschen Aspekt an d'Konzept dovunner sollen analyséiert ginn. Mir denken, datt dat och wichteg ass, an dat soll och ënnerstrach ginn, datt et am Concours d'architectes net méi duergeet eenzel Gebaier ze maachen, mä datt dat Ganzt muss engem urbanistesche Konzept entsprechen. Ech denken, datt d'Frichen och dofir virprogramméiert sinn.

De Lycée Belval gehéiert an de Planning vun der zukünfteger Urbaniséierung vu Belval. Bei den administrative Gebaier erhoffe mer eis, datt dës wäerten enger Rei Leit et erméiglechen oder iwwerhaapt emol erlaben an där Géigend ze wunnen, wou se dann och schaffen, oder ëmgedrënt, an där Géigend ze schaffen, wou se dann och wunnen.

Dem Boulevard Raiffeisen, de Baute vun deenen zwee Lycéeën zu Miersch souwéi de Bauten op den Escher Frichë kënnen mir alleguerten och am Kontext vum IVL zoustëmmen, an dofir géing ech dann d'Zouso vu menger Fraktioun ginn.

Mir wäerten dat hei matstëmmen a mir wënschen dem Minister weider eng glécklech Hand.

» Une voix.- Très bien!

» M. le Président.- Ech soen der Madame Loschetter Merci. Domadder ass d'Diskussioun ofgeschloss. Elo huet d'Regierung d'Wuert. Fir d'éischt de Baute-minister Claude Wiseler.

» M. Claude Wiseler, Ministre des Travaux publics.- Merci, Här President. Ech wëll och ufänken, andeem ech dem Rapporteur Lucien Clement Merci soen, deen zoustänneg war fir deen Deel, deen elo d'Travaux publics ugeet, awer och dem Henri Grethen, als President vun der Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire, déi responsabel dofir gezeechent huet fir déi Prozedur am Fong vun der Origine vun dëser Debatt, déi fir mech eng wichteg Debatt ass, well se einfach den Aboutissement vun enger ganzer Rei Iwwerleeungen doriwwer ass, wéi mer an Zukunft - Regierung a Chamber zesummen - mat deem hei Typ vu Projete sollen ëmgoen.

Ech hunn ugefaangen dee ganzen Typ vun Dossieren hei unzepake mat am Fong dräi Froen, déi sech an deene leschte Méint ëmmer mat méi Acuitéit gestallt hunn.

Déi éischt Fro, dat war: Wéi halen ech déi Projeten, déi mer hei zesumme gestëmmt hunn, am Grëff?

Déi zweet Fro war: Wéi bauen ech méi bëlleg?

An déi drëtt Fro war: Wéi kann ech d'Progressioun vum Investitiounsvolume bremsen?

Dat sinn a sech dräi separat Froen, déi sech ganz oft an der Diskussioun vermëschen, déi och vermëscht ginn, mä déi am Fong separat Äntwerte brauchen, an ech wollt just a graffen Zich e puer vun deenen Äntwerte ginn.

Déi éischt Fro: Wéi halen ech meng Projeten am Grëff? Mir hunn - a verschidde Virriedner hunn et scho gesot - wéinst all deene Problemer, déi sech a verschiddene Projeten an deene leschte Jore gestaut hunn, all deenen Dépassementer, déi mer nostëmmen, déi mer hei haten, eis jo och missen eng ganz Rei Froe stellen a probéieren ze analyséieren, wat dann d'Origine vun deene Problemer wär an dann doraus och d'Konsequenzen ze zéien an doraus ze léieren.

Ech weess elo net méi wien et gesot huet, et ass signifikativ, datt déi Iwwerschreidungen haaptsächlech dann do waren, wa mer exzeptionell Projeten haten, do, wou mer keng Erfahrung virdrun haten, wou mer keng Erfahrungswäerter konnten op den Dësch bréngen, an datt bei Projeten, wat méi klassescher waren, wéi Schoulprojeten, dat ganz anescht am Grëff behale ginn ass.

Wat waren déi Problemer? Déi sinn och virdrun zu engem Deel gesot ginn. Dat Éischt, dat war deen, datt ganz oft Projete gestëmmt gi sinn, déi sech iwwer eng enorm laang Dauer verspreet hunn. Zum Beispill d'Nordstrooss. Et ass evident, datt, wann Dir 1993, 1994, 1995 plangt, 1996 stëmmt, an déi Strooss 2011 oder 2012 fäerdeg gëtt, datt Der 1996 net kënnt e Projet stëmmen mat enger Zuel dran, déi dann 2011 - méi wéi 15 Joer duerno - déi richtig ass vum Projet.

Dofir hu mir hei an der Chamber zesummen decidéiert, datt mer deen Typ vu Projete géingen an Tranchë stëmmen. D'Liaison Micheville ass deen éischte Projet, deen esou gestëmmt ginn ass.

Eng aner Fro, déi sech gestallt huet, dat war déi vun der Kontroll, déi mer sollte maachen. Mir hunn hei zesummen ofgemaach, datt mer all sechs Méint an der Chamberskommissioun déi grouss Projete gemeinsam géinge kucken, Corps de métier par corps de métier, fir ze analyséieren, wou mer do leien, esou dass direkt, wa sech Froen oder Problemer stellen, déi sech ëmmer en cours de route kënnen stellen, d'Chamber au courant gesat gëtt an datt mer dann och gemeinsam Léisungen zu deene Problemer an deene Projeten do kënnen unhuelen.

Mir hunn och kloer gesinn - an dat ass och virdu gesot ginn -, datt mer déi Projeten an deene leschte Jore vill ze vill fréi gestëmmt hunn, an Etappen, wou et iwwerhaapt net méiglech war, dee Präis esou definitiv ze fixéieren. Duerfir hu mer dës Prozedur gemaach, fir eben elo an enger fréierer Etapp eis d'Méiglechkeet ze ginn ze plangen, an an enger zweeter Etapp mat engem vill méi detailléierte Projet, an engem Moment, wou et vill méi schwéier ass, Neen ze soen zu deem Projet, well scho ganz vill dran investéiert ginn ass, da prezis, mat enger preziser Zuel virun d'Chamber ze trieden. Dat sinn e puer vun deene Saachen, e puer vun deenen Äntwerten zur Fro: Wéi halen ech Projeten am Grëff?

Op déi zweet Fro: Wéi bauen ech méi bëlleg?, well dat war och eng Fro, déi wichteg war an ass, konnten och eng Rei Äntwerte gi ginn. Déi éischt war déi, datt, wa mer eng kéier e Projet hei zesummen diskutéieren, wa mer eng kéier e Projet fäerdeg gemaach hunn, mer dann och sollen évitéieren, dee Projet nach wesentlech ze changéieren. Et sinn ëmmer Modifikatioune méiglech, mä et muss ee se méi laang a besser virbereeden, fir sécher ze sinn, datt dat, wat mer stëmmen, och dat ass, wat mer do an der Realitéit bauen. Alles wat en cours de route - Beispill Philharmonie, Beispill Cité judiciaire - ëmgeplangt gëtt nom Stëmmen, gëtt méi deier. Dat ass fatal. Duerfir mussen mer déi Prozedur anescht maachen.

Bei der Architektur ass och gesot ginn, datt mer solle méi einfach a méi rationell bauen. Dat ass op där enger Säit. Op där anerer Säit hu mer eis awer och d'Moyenë ginn, fir et kënnen besser am Grëff ze behalen. Mir hu virun e puer Wochen en neie Règlement grand-ducal op de Wee ginn, deen d'Concours-d'architectë soll frësch gestalten. An deem Reglement steet dran, wéi de Concours d'architectes, no wat fir enge Kritären e soll ausgeschriwwe ginn, an esou ka

wesentlech méi Gewiicht op d'Rationalitéit, op d'Ekonomissitéit, op de Käschtépunkt vun engem Projet geluecht ginn, déi also ganz anescht an esou e Concours wäerten an Zukunft erakommen.

Mir sinn och amgaang mat deenen Architekten en neie Contrat-type d'architecte ofzemaachen, wou och en Aspekt vun där Problematik vun den Dépassementer mat erakënnt, wou a sech den Architekt an deenen Diskussiounen, déi mer amgaange sinn ze féieren, soll d'Méiglechkeet kréien, sech och als ee vun deenen ze gesinn, deen op deen do Aspekt opmierksam mécht. Dat heescht, wann en hëlleft fir e Projet méi bëlleg ze maachen, och dofir sollt e belount ginn, an au contraire, wa mer Problemer kréien duerch de Suivi, datt mer dann och kënnen op där anerer Säit Penaltéiten arechnen.

Dat si schwéier Diskussiounen, net einfach Diskussiounen. Mir kucken, datt mer déi och zum Schluss kënnen féieren.

Datselwecht sinn déi Efforten, déi mer bei de Cahiers des charges an de Soumissiounen maachen, den enke Suivi, dee wesentlech méi Corps de métier par Corps de métier um Terrain muss gemaach ginn, déi Dekonten, déi mer extrem enk suivéieren, an dann - an Dir hutt et an dësem Budget stoen - och vum nächste Joer un e Fonds d'entretien fir déi Gebaier, wou mer d'Méiglechkeet hunn dann och den Entretien vun all deenen eenzelne Strukturen an engem vill méi regelméissege Suivi a vill méi direkt a vill méi konkret ze maachen, wann Der d'Gesetz, d'Budgetsgesetz vun 2007, dann och stëmmt.

An dann - an dat ass och gesot ginn - hu mer Effortë gemaach fir imaginativ ze sinn an nei Prozeduren och ze fannen. De PPP ass eng, déi net einfach ass, eng, déi och eng ganz Rei Schwierigkeete wäert an der Exekutioun mat sech bréngen, well mer se nach net gemaach hunn, well mer mussen léieren, well mer mussen kucken, wéi dat geet. An duerfir hu mer gesot, mir maachen e Projet oder zwee Projeten, déi schéi separat zu Miersch ofgetrennt sinn, datt mer kënnen dee finanziellen, dee juristeschen Aspekt och esou an de Grëff kréien, datt mer net vun extern nach Problemer mat erakréien.

Mir hoffen, datt mer doduerch kënnen Zäit gewannen. Mir hoffen, datt mer doduerch méi bëlleg sinn. Mir mussen mat der Chamber zesumme kucken, ob dann och déi do Aart a Weis, fir un e Bauprojet erunzegoen, eis déi Resultater bréngt, déi mer dovunner erhoffen. Dat gesi mer elo an der Realitéit.

Am Ausland gëtt et ganz gutt Beispiller an et gëtt och Beispiller, déi dernieft gaange sinn. Ech hoffen, datt mer an e puer Joer eis kënnen an déi Beispiller aschreiwen, déi positiv waren.

Mir hunn och aner Aart a Weise fir ze baue probéiert. Dat ass och virdrun ugeschwat ginn. Déi vun Fäerdegbau. Mir hu gekuckt, datt mer kënnen op Dossieren, wou mer relativ ënner Drock waren, schnell bauen. Mir hunn zum Beispill zu Miersch e Bau dohinner kritt fir 280 Schüler innerhalb vu véier Méint Bauzäit. Mat de Prozeduren huet eis dat aacht Méint gebraucht. E Beweis, datt et schnell geet, wann d'Konditiounen dann och all erfëllt sinn. Datselwecht fir Ettelbréck, wou mer fir 1,9 Milliounen 14 Klassenäil konnten innerhalb vu siwen oder aacht Méint derbäibauen. Also nei Modeller fir méi bëlleg, fir méi schnell kënnen ze schaffen.

An dann huet sech och d'Fro gestallt: Wéi kréien ech déi Investissementer am groussen Ganzen an de Grëff an d'Progressioun vun deem, wat mer sollte maachen, well am Tripartitesofkommes kloer an däitlech gesot gi war, datt misst gebremst ginn an der Evolutioun vun den Investissementer?

An do huet ee misse Prioritéite setzen. Et kann een net einfach an eng Lëscht higoen a soen, elo strächen ech emol dat heiten, oder strächen eppes anescht, mä et muss een erklären, firwat een dat hei baut a firwat ee vläicht eng aner Saach net baut. Et muss een also erklären, wat seng Prioritéite sinn, wat ënnert déi Prioritéite fält a wat eventuell an dësem Moment net drënner fält.

D'Regierung huet kloer am Héichbau gesot, datt d'Schoulen, datt d'Europabauten, datt déi sozial Bauten eis Prioritéite wären. Domat war och jiddfereen d'accord. Wann een dann awer seet: Wat heescht dat? A wat gëtt an deem nächste Moment vläicht net gebaut?, da fänken natierlech d'Kritiken un.

Mir hu gesot, datt mer déi Cité policière, esou wéi se virgeplangt ass, an dësem Joer net kënnte bauen; datt mer den CRP-Santé net kënnte bauen; datt mer de Centre de conduite zu Colmar-Bierg an dësem Moment net kënnte bauen; datt mer eng Rei Kommissariater net kënnte bauen; datt mer

Servicë vu Ponts et Chaussées elo net kënnte bauen; datt dat Projete wären, déi aus deenen do Grënn missten zrëckgeschobe ginn.

Awer déi Prioritéiten, déi mer gesot hunn, déi mer géife setzen, déi fannt Der och am Budget erëm an déi fannt Der och an deem erëm, an där Lëscht vu Projeten, déi mer ofginn hunn. Am Schoulbau, muss ech soen, ass gesot ginn, datt mer géingen eng Prioritéit setzen. Virdrun, mengen ech, ass regrettéiert ginn, datt net nach méi Schoulbauten op der Lëscht stinn. Ech wëll awer do just e puer Zuele soen:

1995 sinn 20 Milliounen d'Joer investéiert ginn an de Schoulbau. 2001 waren dat der 43. Dat sinn der 2006 85. An dat wäerten der 2007 121 Milliounen Euro Investissementer an de Schoulbau sinn. Déi Prioritéit, déi mer als Prioritéit soen, fënnt och hir Realitéit an de Budgeten erëm an an deem wat um Terrain ëmgusat gëtt.

Mir wäerten 2007 Dummeldeng fäerdeg kréien; mir wäerten 2008 de Mathias-Adam zu Péiteng fäerdeg kréien; mir wäerten 2008 Réiden fäerdeg kréien; mir wäerten 2009 Lalleng fäerdeg kréien; mir wäerten 2009 de Jencker, den Ubau vum Jencker Mathias-Adam fäerdeg kréien; mir wäerten 2008 déi lescht Phas vum Lycée classique zu Dikrech fäerdeg kréien; mir kréien 2007, 2008 an 2009 déi verschidde Phasë vum Lycée du Nord fäerdeg. Mir wäerten och September 2008 den Ausbau vum Nic-Biver zu Diddeleng fäerdeg kréien. An da sinn an der Planifikatioun: de Joseph Bech, de Lycée pour professions de santé, de Jonglënster Lycée, de Lycée technique zu Miersch, de Lycée pour professions éducatives et sociales zu Miersch, déi Lycéeën an der Nordstad, wou ech hoffen, datt mer weiderkommen, den Hubert-Clement, de Lycée technique zu Bouneweg, d'Europaschoul, den Athenäum, d'Universitéit Lëtzebuerg - alles Projeten, wou mer amgaang sinn drun ze schaffen!

A fir déi, déi soen, datt dat net esou geet wéi se dat wëllen, do muss ech awer froen: Wat hätt Der dann nach gär derbäi? Ech weess net, wat fir eng Projete mer elo nach sollen derbäisetzen a wat fir eng Projete mer nach kënnen do maachen. Mir maachen an deem do Punkt, mengen ech, kloer an däitlech de Maximum.

Europäesch Prioritéiten, d'selwecht. Wann ee kuckt wat um Kierchberg momentan geschitt - d'Cour de Justice, d'Parlament, d'Kommissioun, d'europäesch Schoul, d'Cour des Comptes, de Centre de Conférences -, ronn 1,5 Milliarden Euro wäerten an deenen nächste siwe bis zéng Joer an deem do Typ vu Bauten investéiert sinn. Ronn 1,5 Milliarden Euro! Dovunner bezuelt de Lëtzeburger dem Stat nëmmen 0,5, eng hallef Milliard. Déi aner prefinanzéiere mer oder ginn direkt vun europäeschen Institutiounen bezuelt. Mä et muss ee sech awer emol eng kéier Rechenschaft ginn, wat déi do Investissementer fir d'Lëtzeburger Economie an deenen nächste Jore bedeite wäerten.

Fir de Sanitaire et social, och do ass et kloer: 2006, 22 Milliounen Investissementer; 2007: 32 Milliounen Investissementer; och do sinn d'Prioritéite respektéiert.

Mir hunn awer natierlech probéiert ze spueren par rapport zu deem wat programméiert war. Wann een am Fonds des routes kuckt, mat all deene Projeten, déi mer do gemaach hunn, wou mer och eng Rei Prinzipien haten, wéi mer Décisiounen geholl hunn, da gesäit een, datt 2005 fir 2007 189 Milliounen virgesi waren, datt mer déi op 144 Milliounen erfogeschrauft hunn. Sou gesäit een, datt fir 2008 am Joer 2005 der 207 virgesi waren, datt mer déi op 175 erfogeschrauft hunn.

Elo muss een awer wëssen, wann Dir sot, nach vill ze vill, wat fir eng Prioritéite mer do gesat hunn a firwat mer déi Choixen do geholl hunn. Et ass ganz kloer, datt mer am Stroossebau eng Prioritéit am Kader vum Développement vun IVL geholl hunn, an datt mer soen, datt Projete wéi déi vun der Nordstrooss, déi déi dräi grouss Zentre matenee verbannen - déi d'Nordstad, d'Stad Lëtzebuerg an Esch wärte sinn -, datt dat eng Noutwendegkeet ass, wéi déi, datt mer decidéiert hunn d'Liaison Micheville esou schnell wéi méiglech ze bauen, ganz einfach, well déi am Kader vun den IVL-Développemententer logesch ass. Datselwecht hutt Dir an deem Pabeier, deen Der virleien hutt, an där Motioun, fir de Boulevard Raiffeisen stoen, well deen eng Noutwendegkeet ass a logesch ass par rapport zu den Développemententer, déi mer am IVL virgesinn haten.

Déi Choixen, déi geholl gi sinn, fir verschidde Saachen ze bauen, si kloer. Déi Choixen, déi geholl gi sinn, an déi heiandsdo contestéiert gi sinn - dat hunn ech och haut

héieren -, deen Ausbau vun zweemol dräi Pistë vun der Autobunn, déi mer och brauchen op der A3 an A6, dat kann net alles zur selwechter Zäit gemaach ginn. Ech weess awer och, datt mer deen doten Ausbau iergendzouch eng Kéier brauchen, mä dat anert huet eis an dësem Moment am budgetäre Kader, dee mer haten, an dem IVL-Programm, dee mer ëmsetzen, prioritär geschéngt. Dat anert ass déi nächst Etapp, déi och muss gemaach ginn, dann, wa mer d'Méiglechkeeten hunn, fir et ze maachen. Datselwecht géllt fir d'Tangente Ouest, déi elo an deenen nächsten dräi Joer net um Programm wäert stoen.

Elo kommen ech nach ganz kuerz zu deene puer Froen, déi prezis gestallt gi waren iwwert d'Bréck zu Gréiwemaacher. Ech hunn do héiere wat gesot ginn ass. Ech muss just kloer an dättelech soen, datt déi Bréck, déi zu Gréiwemaacher gebaut gëtt, esou wéi se elo besteet, an deenen nächste Jore muss transforméiert ginn. Do komme mer net derlaanscht, an dat maache mer och. Mir hunn am Prinzip e System gewielt, fir se ze bauen, deen eis erlaabt et esou ze maachen, datt déi al Bréck kann esou laang wéi méiglech en fonction bleiwen, an datt déi nei ka gebaut gi während déi al en fonction ass, an déi nei dann eriwwergeréckelt gëtt.

Elo muss een awer wëssen, fir all déi Leit, déi nach zousätzlech aner Brécke froen, notamment déi Bréck zu Mäertert, datt, wann een eng Bréck iwwert d'Musel baut, een och déi aner Säit muss ukommen. Mir mussen och mat deenen anere Leit schwätzen, déi op där anerer Säit da responsabel sinn,...

(Interruption)

... fir datt mer do ukommen. An déi Diskussiounen, déi lafen. Mä déi Diskussiounen sinn awer net fäerdeg, an deen Accord ass awer net do. Da kann een net einfach soen: Macht elo déi Bréck zu Maacher net a baut eng aner, well dat geet net esou einfach. Mir hunn eis bei den däitschen Autoritéite kloer agesat, datt mer dat do wëllen, datt mer déi Mäerterter Bréck brauchen. Ech muss awer weiderkommen an deenen Diskussiounen.

Déi Diskussiounen sinn och fir déi däitsch Säit keng einfach Diskussiounen, well se awer zu engem Deel vum Moselaufstieg oder der Westumfahrung ofhänken, a well se awer vum Lückenschluss zwëschent der A64, A1, der Nordumfahrung ofhänken. Wéi gesot, do si mir net eleng déi, déi decidéieren. Do decidéieren och nach aner Leit mat. Dat ass einfach d'Realitéit, an där mer dra sinn.

Ech mengen, datt mer an dësem Moment elo déi Gréiwemaacher Bréck prioritär musse maachen. Ech menge souwisou, datt mer guer keen anere Choix an dësem Moment hunn, fir et ze maachen. A wat de Mäerterter Projet ugeet, do bleiwe mer um Ball, mä deen hänkt net definitiv a ganz vun eis eleng of.

Wat de Barrage zu Rouspert ugeet, sinn och eng Rei Froe gestallt ginn. Ech wëll do just zwou Zuele soen, well dee Barrage vu Rouspert ëmmer am Kontext vum Héichwaasser hei ernimmt gëtt. Or, ass de Barrage vu Rouspert e Barrage, deen a sech net concevéiert ass, fir géint d'Héichwaasser ze kämpfen. Just zwou Zuelen, fir lech dat ze weisen: Mir hunn zu Esch-Sauer um Barrage 60 Milliounen m³ Stockage. Dat erlaabt engem déi Problematik vum Héichwaasser mat ze considéieren. Mir hunn awer um Barrage zu Rouspert nëmmen eng Millioun m³ Stockage.

Een Ënnerscheid vun engem Meter zu Esch-Sauer huet dräi Mol esou vill Capacitéit, wéi den Total vum Volume vu Rouspert der huet. Just fir lech ze soen, datt a sech deen dote Barrage net de Barrage ass, deen eis erlaabt déi Héichwaasserproblematik unzgoen. Mä dem Rapporteur seng Suggestioun, fir awer déi Diskussioun evidentementer mam Innenministère, dee responsabel ass fir den Héichwaasserschutz, a mat de Gemengen unzgoen, a fir dee Projet, dee mer hei maachen, wann en da bis fäerdeg ass, presentéieren ze goen, huelen ech evidenteweis op, well et zur Normalitéit gehéiert, wéi mer esou Projekte maachen.

D'Madame Bresseur huet iwwert den Timing geschwat. Ech schwätze gär iwwer jiddfer eenzelne Projet an och den Timing soubal mer se geplangt hunn, mä et ass awer schwéier an dësem Moment, wa mer elo vu Barragë schwätzen, wa mer vun deene Brécke schwätzen, genau ze soe wéini déi Saachen definitiv fäerdeg ginn.

Firwat mer et dëst Joer op den Ordre du jour gesat hunn? Dat ass, well dat hei Projekte sinn, wou mer mengen, datt mer mat de Virbereedungsarbechten d'nächst Joer - 2007 – weiderkommen - wat mer zu engem

groussen Deel bei deene capabel wäerte sinn - a mir hoffen, datt mer kënnen d'nächst Joer e Projet hei an der Chamber déposéieren. Dat geet wahrscheinlech net bei allen, mä bei enger Rei wäerte mer d'Aarbechten awer kënnen esou wäit pouséieren, fir zumindest hei e Projet ze déposéieren, a fir kënnen an deem Kader weiderzekommen.

Jo, de PPP war och nach ugeschwat ginn. Et ass gesot ginn, et ass keng Aart a Weis fir ze bauen, déi eis am Fong Sue spuert. Dat ass richtig. Och wa mer beim PPP bauen, wäert de Stat déi Gebaier, déi en zur Verfügung gestallt kritt, bezuelen. An déi kaschten eppes.

Dat ass och net onbedéngt de Grond, deen eis de PPP wiele gedoen huet. Mir hoffen - an ech hunn et virdru gesot -, datt mer kënnen Zäit a Sue spueren. Mir kréien och doduerch zu engem Deel déi praktesch Aart a Weis, wéi gebaut gëtt, an déi Aarbecht, déi do muss gemaach gi vun der Administratioun, déi en enorme Bauprogramm huet, op eng Rei aner Responsabilitéiten eriwwer. Mir hoffen esou, datt mer och méi schnell kënnen an deem heite Projet, mä awer dann och an anere Projekten, weiderkommen. Dat ass den Haaptgrond fir de PPP!

An nach eng Kéier, wéi virdru gesot, mir probéieren elo, ob mer dat esou hikréien an ob dee System hei zu Lëtzebuerg en effikasse System ass. An da musse mer gemeinsam Konkusiounen dorauséieren. Voilà! Här President, dat ass dat, wat ech nach als zousätzlech Explikatiounen ze soen hat.

Ech soen lech Merci.

»» **M. le Président.**- Ech soen dem Här Bauteminister Claude Wiseler Merci. An elo kritt nach den Transportminister Lucien Lux d'Wuert.

»» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.**- Här President, Dir Dammen an Dir Härren, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wëllt och versiche kuerz op déi eenzel Remarquen anzegoen. Fir d'éischt emol wëll ech Merci soe fir déi sachlech, zilorientéiert Diskussioun, déi mer an deene leschte Wochen a Méint fir d'éischt an der Comexbu beim Kolleeg Henri Grethen haten, wou mer jo selwer virstelleg gi sinn, fir an déi hei Prozedur mat erageholl ze ginn, an zweetens dann och an der Transportkommissioun, wou mer déi eenzel Projekten eng Kéier duerchexercéiert hunn an och op e largë Konsens gestouss sinn.

Ech mengen, den Ënnerscheid tëschent där Lëscht aus dem Transportberäich, wat de Ferroviaire ubelaangt, an där aus dem Bauteberäich huet virun allem dermat ze dinn, dass mir dës Kéier fir d'éischte Kéier an där Prozedur dra sinn, an dass deementspriechend d'Lëscht och eng relativ laang Lëscht ass, well se am Prinzip all déi Projekten un deenen am Moment an och an nächster Zäit nach geschafft gëtt englobéiert. D'nächst Joer wäert eis Lëscht dann och deementspriechend vill méi kuerz ginn, well mer elo d'Autorisatioun kréie souwuel hei elo duerch déi Motioun, déi duerno wäert gestëmmt ginn, wéi och duerch d'Budgetgesetz, wou déi eenzel Projekte jo nach eng Kéier opgelëscht sinn.

Ech mengen, den Ënnerscheid ass och sécherlech deen - an ech wëll dat awer och eng Kéier hei kloer soen -, dass mer hei iwwer Projekte geschwat hunn, wou mer d'Autorisatioun vun der Chamber kréie fir d'nächst Joer, sief et APS, sief et APD, sief et iwwerhaupt Analysen ze maachen, also Kreditter kënnen ze engagéieren, mä dass mer hei iwwer en Zäitraffer schwätzen, deen ouni Zweifel an der Géigend vun 20, 25 Joer wäert leien. Wann ech all déi Projekte kucken, déi hei an der Intersection engersäits vu fréieren Iddien aus dem BTB-Beräich, wann ech d'Aarbecht kucke vum Aarbechtsgrupp Tram, wéi vum „mobilitéit.lu“, wéi och dem IVL, an alles zesummerechnen, da wäert sécherlech den Zäitraffer an där Géigend do leien.

Dass mer hei - an e puer Riedner hunn dat gesot - en Défi souwuel hunn, wat d'Mobilitéit ubelaangt, wa mer d'Situatiounen moies an owes op eise Stroosse kucken an eis virun Aen halen, dass mir dat jo alleguer sinn - mir sinn de Stau -, deementspriechend ass dat eng Responsabilitéit, déi een, och wat de Finanzement an deenen nächste Joren ubelaangt, muss mëttel- a laangfristeg gesinn, an och dat wat mer iwwert de Beräich vun Emprunten hei kënnen finanzéieren. Ech wëll och soen, dass et natierlech en Défi am Beräich vun der Ëmwelt ass.

De Mëtten hu mer nach an der Ëmweltkommissioun iwwer eisen Allocationsplang geschwat. Do schwätze mer oft iwwert den

Tanktourismus, mä mir kéinten och iwwert de Résidenten hir Tankentwécklung an iwwert de Fuerpark schwätzen. Och deen huet sech an deene leschte Joren an engem Mooss entwéckelt, wou deen Défi sech och op deem Plang stellt, a wou et net nëmmen eleng drëm geet, dass mir en attraktiivt Angebot dobausse realiséieren, mä natierlech och jiddfer Eenzelnen eng gewëssen individuell a kollektiv Responsabilitéit gesäit, fir eis ze hëllefen, déi Défien um Niveau vun der Atmosphär, um Niveau vun der Pollutioun vun der Loft och kënnen ze attackéieren.

Ech wëllt dräi Bekenntnisser maachen. Dat Éischt ass, ech kommen do zrëck op de Riedner vun der CSV, de Kolleeg Ali Kaes, dee gesot huet: Fir eis - an ech ënnerschreiwen dat dräi Mol - ass d'Prioritéit an deenen nächste Jore ganz kloer déi vum öffentlichen Transport an d'Realisatiounen am Schinneverkéier si weiderzedreiwen.

An ech mengen, et huet och ee Riedner hei eppes gesot, an ech mengen, och dat ass e Fakt iwwert dee mer net brauchen ze streiden, ech mengen, et war de Kolleeg Camille Gira, dee ganz dättelech gesot huet, dass mer an deene leschte Joren an dësem Land vill an de Stroossebau investéiert hunn a ganz wéineg, fir net ze soe bal guer nâischt, an de Schinneverkéier, a jiddefalls - et war de Kolleeg Braz, pardon -, dass mer net investéiert hunn an nei Strecken am Schinneberäich.

Mir hunn e gutt ënnerhalen. Mir hunn eist Schinnennetz an engem uerdentlechen Zoustand. Wann ech dat vergläiche mat deem, wat an Däitschland am Moment muss gemaach ginn oder an der Belsch oder a Frankräich, ass do ouni Zweifel gutt geschafft ginn an deene leschte Joren.

Mä dat ass net wouer, wéi gesot, fir dat, wat un neie Strecken hätt misse gemaach gi fir dat Netz, besonnesch do, wou mer nei Pôles d'attraction économique et commerciale geschafen hunn, do lafe mer jo iwwerall hannendrun. Iwwerall lafe mer do hannendrun!

Mir hu fir d'éischt emol dat do gemaach, urbaniséiert an nei Attraktivitéitszentre gebaut, an haut renne mer, fir net ze soen hechele mer hannendrun, fir dann ze kucke mam öffentlichen Transport och dohinner ze kommen, sief et heiandso fir d'Persounen, natierlech un éischter Stell, mä sief et och heiandso fir de Frachtberäich, wou et net aneschters ass.

Dat zweet Bekenntnis ass ouni Zweifel dat hei: Mir hu genuch geriet a mir hu genuch Iddien a genuch Projekten a genuch Konzepter do leien, fir dass elo wierklech d'Phas vun de Realisatiounen muss sinn, an dass mer wierklech musse virukommen, fir, wéi ech et gesot hunn, op der Basis vum IVL, op der Basis vun der „mobilitéit.lu“ an haaptsächlech och op der Basis vun där Motioun iwwert den Tram, déi mer heibannen ugeholl hu mat enger grousser Majoritéit, och virunzekommen.

An drëttens, mengen ech: Mir kënnen an där Zäitraffer, iwwert déi mer hei schwätzen, iwwer Jorenerausgekuckt, net waarde bis mer déi do Projekten alleguer do stoen hunn ier mer och um Niveau vum öffentlichen Transport awer eng ganz Rei vu Verbesserungen maachen, déi da musse spillen, sief et am Beräich vun der Eisebunn, mä déi och am Busberäich musse lafen.

An ech hu mer de Moien emol nach eng Kéier ugekuckt, wat mer säit 2004 an dësem Land vu Verbesserung gemaach hunn. Mir hu säit 2004 bis haut zwielf nei öffentlech Buslinne geschafen, wat der, mengen ech, net wéineg sinn. Mir hunn op 15 bestehende Linne d'Kadenz verbessert. Mir hunn zwielf nei Linnen am Beräich vum Schülertransport kreéiert, a wann ech dat eleng um Niveau vun den Investitiounen kucken, da louch den Apport vun 2004 vum Stat bei 67 Milliounen. Mir wäerten 2007 am Budget bei 84 Milliounen Apport vum Stat fir den öffentlichen Transport am Beräich vum RGTR, am Beräich vun dem TICE, vun der Stad a vum Schülertransport leien.

An et sief och gesot, dass mer och am Schinneberäich jo déi Linne Virton an Athus erëm opgemaach hunn an dass emol erëm eng Kéier duerch den Asaz vu ville Leit e bestehend Netz erëm opgebaut ginn ass, amplatz dass mer wéi an deene leschte Joren oft de Géigendeel gemaach hunn.

An ech mengen, dass mer och zousätzlech zu deene bestehende Linne véier nei Buslinnen am Transfrontalier geschafen hunn an deene leschten zwee Joer: vu Saarburg aus, vun Nittel aus, vun Étting aus a vu Mont-Saint-Martin aus. Och dat, fir ze erlaben, dass mer am Beräich vun de Buslinnen och wierklech virukommen. An dat brénge mer och fäerdeg, wann ech d'Entwécklung vun de Passagéier an deem

Beräich kucken, där hir Zuel an enger relativ kuerzer Zäit vu 94.000 op 116.000 Passagéier an d'Luucht gaangen ass.

Dann ass hei vum Kolleeg Roland Schreiner gesot ginn, dass e puer Projekte jo endlech amgaange sinn. Mir konnten Ufank 2005 ufänke mat dem Dédoublement vun der Streck vu Lëtzebuerg op Péiteng. Mir hu viru kuerzem endlech mat der Gare um Belval ugefaangen.

Hannendrun, mengen ech, stinn déi aner Projekte prett, fir den Halt Lycée ze realiséieren a weiderzefuere bis bei d'Märei op Bieles. Mir hunn endlech d'Aarbechte vum Centre-de-Maintenance-Dossier, iwwert deem säi Projet op der Eisebunn - wéi vill? - zéng, zwielf a méi Joren diskutéiert ginn ass, ugefaangen an hoffen, dass mer weider esou gutt virukommen, wéi dat bis elo de Fall ass.

An dann ass d'Fro vun de Prioritéiten, déi jo hei gestallt ginn ass. Déi eng hunn dat méi prezis beäntwert wéi déi aner. Ech muss soen, fir 2007, an déi Motioun, déi mer hei diskutéieren, wennst sech un dat Joer do, mengen ech, steet nach d'Diskussioun oder d'Entscheidung iwwer eenzel Prioritéiten net un.

Deenen, déi soen, mir mussen éischter eng nei Eisebunnsstreck op Esch bauen oder éischter eng nei Eisebunnsstreck op Beetebuerg, soen ech, dass ech mengen, dass déi Décisioun vläicht eng Kéier muss geholl ginn, wat mer virbauen, mä dass dat op jidde Fall nach keng Décisioun vum Joer 2007 oder vläicht souguer emol net 2008 ass, well mir geet et elo emol drëm, dass mer bei deenen zwee Projekten aus der Prozedur erauskommen. Am Moment leie se beim Landesplanungsminister, fir d'Décisiounen iwwert d'Impaktstudien ze huelen an och déi Décisiounen iwwert d'Tracéen ze preparéieren, fir dass de Regierungsrot déi endlech kann huelen. Mir geet et drëm, dass mer da Gesetzesprojete kënnen maachen, déi wa méiglech an dëser Legislaturperiod nach hei deponéiert kënnen ginn an och dann diskutéiert a verabschiedet musse ginn. An dann ass et sécherlech eng Kéier un der Regierung, fir dann d'Prioritéiten op deem Gebitt festzeleeën.

Fir d'éischt emol ass et mir wichteg, dass mer elo an engem Projet wa méiglech 2008 mat der Realiséierung kënnen ufänken. Dat ass de Projet, fir vun der Gare centrale iwwert de Findel eropzekommen op de Kierchbierg. Ech mengen, dat ass e Projet, dee wichteg ass. Ech hoffen, dass mer 2008 mat der konkreter Realisatioun op eenzelnen Tracée kënnen ufänken, well dat erlaabt eis och dann, fir direkt aus dem Süden ze fueren iwwert d'Gare centrale, iwwert de Findel erop op de Kierchbierg. An da mengen ech, gëtt et Sënn, och hannendru weider ze denken am Désenclavement vun der Gare centrale, dass mer den Tramsprojet bis dohinner och fäerdeg maachen, fir dass mer vum Kierchbierg weider iwwert de Boulevard Kennedy kënnen fuere bis an d'Stad eran an natierlech datselwecht och vun der Gare centrale aus kënnen maachen.

Duerfir sollte mer konform zu deem, wat mer an der Motioun hei decidéiert hunn, zesommen och dee Projet fäerdeg maachen, well dat alles zesumme Sënn gëtt.

An dann hoffen ech, dass mer och an där Period hei zwee aner Gesetzesprojete kënnen virleeën. Deen een ass dee vun der Gare périphérique vum Houwald. Dat gëtt enorme Sënn fir déi Leit, déi aus dem Süde kommen, déi aus dem franséische Transfrontaliersberäich kommen, fir déi direkt do kënnen erauszehuelen an net bis op d'Gare centrale mat deenen ze fueren.

An datselwecht, mengen ech, géllt dann och am Zesammenhang mat dem Eurocap-Rail-Projet, iwwert dee mer virdru scho kuerz geschwat hunn, an am Zesammenhang dann och mat der Fro vun der Moderniséierung vun der Streck bis op Klengbetten an der Realisatioun vun der Gare Zéisseng.

An da schlussendlech ee Projet, deen a sech schonn hätt misse vun der Chamber gestëmmt ginn, dat ass, dass mer zwar eng nei Eisebunnsstreck decidéiert hu vun der Gare iwwert de Findel bis op de Kierchbierg, mä dass mer keng Gare hannendrun hunn, well mer keng Gare matgestëmmt hunn!

Duerfir gëtt et och elo emol Zäit, dass mer als Gesetzestext och d'Gare uewen um Kierchbierg gestëmmt kréien, an domadder och d'Fro beäntwerte vun der Zukunft vun de Foiren, déi de Wirtschaftsminister natierlech och staark an deem Zesummenhang do interesséiert.

Dat ass d'Prioritéitelëschtt vun der Regierung. Déi ass konform zu deem Regierungsprogramm an zu deenen Décisiounen, déi mer geholl hunn. Dozou gehéiert och, dass mer relativ schnell och de Plan sectoriel „Transports“ kënnen fäerdeg maachen, an dass mer deen - dat ass jiddefalls eng Prioritéit, déi ech gesinn - zesumme mat dem Plan directeur sectoriel „Préservation des grands ensembles paysagers et forestiers“ kënnen an d'Prozedur ginn.

Zesummen dann - wa se bis dohinner fäerdeg sinn - mam Plan sectoriel vum Logement a vun de Zones d'activités gëtt dat en Ensemble, deen d'Fro, wéi mer eis d'Lëtzebuerger Land um Niveau vun deene grouss Froe vun der Mobilitéit a vun de Gréngzonen virstellen, awer och virun allem d'Fro, wou mer wunne wëllen a wou mer schaffe wëllen, dann an deenen nächste Jore beäntwerte kann.

Dat alles do huet e Präis. Ech hunn d'Zäitraffer genannt, dat sinn 20, 25 Joer. Doniewent, mengen ech, ass et esou, dass mer eis um Niveau vun den Emprunten déi Méiglechkeeten am Fonds du rail déi lescht Jore scho ginn hunn. Mir hunn all Joer en Emprunt vun 100 Milliounen Euro gemaach, fir déi Dotatiounen ze ginn. Dee Wee musse mer sécherlech och weidergoen.

Et gëtt sécherlech dann och de Wee iwwer e PPP ze fueren, wat mer bei deem engen oder deem anere Projet och wäerte kucken. Mir hunn och wëlles eis beim Eurocap-Rail-Projet ze iwwerleeën, ob mer deen net iwwer en Emprunt zesumme mat der BEI kënnen maachen. Well et en europäesche Projet ass, géif dat wierklech dohinner gehéieren, fir esou e Projet iwwert dee Wee ze maachen.

Ech mengen, dass mer besonnesch beim Transprojet och eng ganz Rei Interessenten hunn, privat Promoteuren hunn, déi bereet sinn an esou ee Projet mat eranzeklappen. Dat soll a mengen Aen ni majoritär geschéien. Ech denken, dass d'öffentlech Hand hei, de Stat a sécherlech och d'Stad Lëtzebuerg, majoritär sollen d'Soe behalen, mä dass awer en Apport ka kommen, souwuel wat herno de Bau wéi d'Gestioun kann ubelaange wéi och dee finanziellen Apport; dat ass sécherlech dat, wat ee sech ka virstellen.

Voilà, e puer Kommentaren, déi ech wollt maachen, an déi Prioritéiten, déi d'Regierung an ech mir selwer setzen, fir am Joer 2007 drop ze schaffen. Wéi gesot, d'nächst Joer gëtt d'Lëschtt vill méi kleng, well där heite Projeten, där detektéiere mer net all Joer eng hallef Dosen. Dat hei ass, mengen ech, e Programm, iwwert dee mer eis grondsätzlech heibannen, mengen ech, eens sinn, fir an déi Richtung ze goen.

D'nächst Joer maache mer da vläicht dem President vun der Kommissioun an dem Rapporteur vun der Motioun e klenge Kado, andeem mer zum Beispill de Projet vun der Eliminatioun vun den dräi Barrièren, e groussen, wichtege Projet an der Uertschaft Schëffleng, op d'Lëschtt setzen, well ech mengen och dat wär e Projet, op deem mer sécherlech fir déi nächst Jore kéinte schaffen.

Merci.

» **M. le Président.** - Sou, ech soen dem Transportminister Lucien Lux Merci. D'Diskussioun wär domadder ofgeschloss a mir kéimen elo zur Ofstëmmung vun deenen zwou Motiounen.

Motion 1

Fir d'éischt hu mer do eng Motioun vum Här Lucien Clement. Kënnen mer déi par main levée ofstëmmen?

(Assentiment)

Vote

Wien ass also mat där Motioun d'accord?

Dat schéngt mer d'Unanimitéit ze sinn. Domadder wär déi Motioun ugehall a mir kéimen dann zu enger zweeter Motioun, zu där vum Här Roland Schreiner.

Motion 2

Kënnen mer déi och par main levée ofstëmmen?

(Assentiment)

Vote

Wien ass domadder d'accord?

Wien ass do dergéint?

Wien enthält sech?

Déi wär domadder ugehall mat dräi Enthaltungen.

Mir kéimen dann elo zum nächste Punkt vun eisem Ordre du jour. Do hätte mer elo déi Question avec débat vum Här Félix Braz iwwer e lichten Tramsystem. Dem Auteur vun der Questioun sti fënnf Minutten Zäit zur Verfügung fir seng Haaptfro, duerno d'Äntwert vum Minister, an duerno kann hien nach eng Zousazfro virdroen. Der Regierung stinn am Ganzen zéng Minutten Zäit zou. Här Braz, Dir hutt d'Wuert.

8. Question avec débat N°12 de Monsieur Félix Braz au sujet d'un système de tram léger

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG), auteur.** - Merci, Här President. Mir hunn elo vill a laang geschwat iwwert déi Projeten am Beräich vum öffentlechen Transport op der Schinn, déi am Prinzip décidéiert sinn, am Prinzip beschloss sinn, wou et eng breet Zoustëmmung och dofir gëtt. Et gëtt een Aspekt vum Tram-léger-System an der Stad Lëtzebuerg, dee mer elo nach net diskutéiert hunn - duerfir passt och déi Question avec débat eigentlech ganz gutt bei dëse Punkt -, an zwar, wat mat deem System vum Tram léger soll geschéien ausserhalb vun der Stad Lëtzebuerg.

Wou déi Noriicht komm ass, dass et net géif méiglech ginn, zu Lëtzebuerg en Train-Tram ze maachen, dat war eng Informatioun, déi vill Leit wéineg glécklech gemaach huet, well dat Konzept vum Train-Tram hat eng ganz Rei Potenzial a Qualitéiten, déi mer domadder verluer hunn. Vläicht net fir ëmmer, mä trotzdeem op absehbar Zäit hu mer déi Potenzialitéite verluer.

Elo gëtt an der Stad e System développéiert, dee mat llichem Zuchmaterial bannent der Stad zirkuléiere soll. An déi Fro, déi sech stellt, an déi hate mer och deemools schonn an der Transportkommissioun diskutéiert, ass déi, wéi mer dat Konzept vun deem Tram léger och an anere Regione vum Land kënnen valoriséieren. Ass dat e System, deen nëmme fir d'Stad Lëtzebuerg ka kohärent sinn, oder ass et e System, deen och kann an anere Géigende vum Land kohärent sinn?

Mir sinn der Meenung, dass et kloer ass, dass dee System och an anere Regione vum Land seng Chance misst kréien, oder zumindest misst ënnersicht ginn, ob en do seng Chance ka kréien. De Minister huet sech och deemools an der Transportkommissioun bei der Presentatioun vun deem System vun der Stad Lëtzebuerg an déi Richtung do éischer positiv geäussert, dass en där Meenung wär, dass een dat misst préiwen. Hien hat deemools op den Hierscht 2006 verwisen, fir eventuell do mat de Reflexiounen kënnen unzefänken.

Dat huet eis d'Ursaach ginn, fir déi kuerz Question avec débat un de Minister ze stellen, fir ze froen, wou mer do dru si bei den Iwwerleeungen, fir an déi Richtung do ze goen. Mir wëssen, dass an de leschten Deeg och elo eng Informatioun komm ass vum Transportministère, fir schonn am Januar eventuell eng éischte Kéier zesummen doriwwer ze diskutéieren, wéi een dee System vun der Stad Lëtzebuerg kéint bei anere Géigenden och ausbauen.

Mir sinn der Meenung, dass et net nëmmen am Süden, mä och, wann een den IVL considéiert, am Beräich vun der Nordstad en Instrument ass, wat mat Sécherheet kéint Qualitéiten hunn. Et ass also net nëmmen am Süde vum Land, mä och am Norde vum Land, am Beräich vun der Nordstad, wou esou en Tramsystem ka Potenzial hunn. En huet awer mat Sécherheet Potenzial an Süden.

Et ass virdru geschwat ginn iwwert déi nei Eisebunnsubannung, wou mir Gréng eng aner Meenung hu wéi déi, déi den Här Negri virdrun hei als Fro an de Raum gestallt huet. Mir sinn der Meenung, dass et méi Sënn mécht, dass déi nei Eisebunnsubannung tëschent Esch an der Stad tatsächlech soll fir d'éischt de Centre-ville desservéieren. Et wär eiser Meenung no net richtig, fir déi 30.000 Leit lénks leien ze loossen. Esou e Potenzial hu mer soss am Land nëmmen

eemol. An do laanschtzefuere wär, eiser Meenung no, dee falsche Wee.

Mä nieft där méi séierer Eisebunnsubannung gëtt et, eiser Meenung no, och e Potenzial am Süde fir méi liicht Zuchmaterial, wat eiser Meenung no sech kéint développéiere vu Péiteng bis eriwwer op Diddeleng. Awer am Besonneschen, wann een déi grouss a riseg Entwécklung kuckt, déi elo op der Friche Belval stattfënn, si mer der Meenung, dass een op jidde Fall och prioritär misst préiwen, awéiwäit dass e lichten Tramsystem kéint tëschent Belval-Mairie, der Friche an dem Zentrum vun Esch fueren.

Mir sinn der Meenung, dass een och offen doriwwer muss kënnen diskutéieren, ob an der zweeter Stad vum Land net och den Tram nees kéint an zentraler Positioun duerch d'Stad seng Aufgab am öffentlechen Transport iwwerhuelen. Mir hunn d'Zuele virdru scho genannt: An den nächsten zéng, 15 Joer wäerten zu Lëtzebuerg, wann de Rhythmus deeselwechte bleift, bis zu 150.000 zousätzlech Aarbechtsplazen derbäikommen. Dat kann nëmme bewältegt gi mat engem performanten öffentlechen Transport op der Schinn. Sief et op méi groussen Distanze mat méi schwéierem Zuchmaterial, wéinst der Capacitéit a wéinst der Vitesse, awer och an deem méi kleng-gliddregen, sief et an der Stad, sief et am Norden, sief et am Süden, an am Besonneschen am Beräich tëschent der Friche, déi herno och bis zu 25.000 an 30.000 Leit am Dag wäert hunn, an dem Zentrum vun der Stad Esch.

Duerfir d'Froen un de Minister: Wou si mer um Niveau vum Ministère mat de Planungen drun? Wéini ka seriö déi Optioun vum Tram am Süde respektiv vum Tram an der Nordstad gepréift ginn? A mat wéi engem Rhythmus gedenkt d'Regierung déi doten Diskussiounen weiderzeféieren? Well mer si ganz kloer der Meenung, wann een d'IVL-Entwécklungen an déi Virgawe wëllt eescht huelen, da muss ee sech och déi dote Froen elo stellen an net eréischt a fënnf oder siwen oder aacht Joer. Et ass haut, wou déi Entwécklungen ustinn. Et ass haut, wou mer d'Fro musse beäntwerten, ob ee kann am Beräich vun der Mobilitéit fir déi zwou Regione mat engem lichten Tramsmaterial rechnen oder net. Dovun hanken extrem vill a wichtege Entwécklungen of. An duerfir hätte mer gären dorobber vum Transportminister eng Äntwert.

Ech soen lech Merci.

» **M. le Président.** - Ech soen dem Här Braz Merci. An elo huet den Transportminister Lucien Lux d'Wuert.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Här President, ech wëll ganz kuerz op déi Froen do agoen, well et sécherlech net d'Plaz elo hei ass, fir iwwert de Fong vun der Saach ze schwätzen. Wa mer eis eng Method wëlle ginn, da geet et elo emol ëm d'Form, manner ëm de Fong, well ech mengen do hu mer nach Zäit, déi nächst Méint drop ze schaffen. Ech mengen, mir inspiréieren eis hei vun der Method, déi mer mat Succès an der Stad Lëtzebuerg ugewannt hunn, fir d'Décideuren alleguer un den Dësch ze kréien, souwuel déi lokal wéi och déi national, an dann ergebnisoffen, géif ech soen, un d'Fro erunzegoen an ze kucken, wat dobäi erauskënnt.

Dofir, mengen ech, maache mer déiselwecht Operatioun och fir, ech géif emol soen, déi Fënster vun deene Gemengen, der Stad Esch an der Gemeng Suessem, déi natierlech dann d'Uertschaften an deenen zwou Gemengen, mä och d'Friché mat englobéiert. An deem Zesummenhang gesi mer vir, fir zwéi Comitéen anzesetzen:

E Comité de pilotage, deen éischer déi politesch Responsabel géif englobéieren, déi de 24. Januar eng éischte Kéier sollen zesummekommen, déi dräi zoustänneg Ministeren hei, engersäits de Bauteminister, de Landesplanungsminister a meng Wéinegkeet. An zweetens dann och déi zwéi Buergermeeschtere mat natierlech deene Responsabelen, politesch Responsabelen, déi op den Dossieren ze schaffen hunn.

A gläichzäiteg wollte mer duerno dann e Comité technique asetzen, well mer um Niveau vun der Stad Lëtzebuerg jo éischer direkt geschafft hunn um Niveau vun de Funktionären, déi déi Aarbecht direkt iwwerholl hunn. A mir hunn eis éischer dann heiansdo, wéi nach viru kuerzem, ënner politesch Responsabelen zesummegeat, ouni dass dat awer eng institutionell Form hat. Et war éischer méi eng Koordinatioun, déi mer do gemaach hunn.

Dat ass also, mengen ech, d'Prozedur, an da sollte mer kucken, wéi mer an d'Diskussioun iwwer e méiglechen Tram op de Friché kommen. Dat ass jo näischt Neies.

Do gëtt et jo eng Rei vu Viraarbechten, déi scho gemaach gi sinn. Ech mengen, déi kënnen direkt mat englobéiert geholl ginn an déi Diskussioun, an ech mengen, déi kënnen mer dann an deene Méint am Joer 2007 analyséieren, fir ze kucken, zu wat fir engem Schluss mer kommen.

A wann ech soe Fënster Esch-Suessem, dann heescht dat, mengen ech ganz kloer, dass, wann een déi Fënster eng Kéier gekuckt huet, sech natierlech och d'Fro stellt fir duerno vläicht eng Kéier méi regional ze kucken. Ech denken dann un de Pro-Sud, deen do eng Viraarbecht kënnt maachen, fir dann nach eng Kéier de Süden insgesamt ze kucken an ze kucken, awéiwäit dass all déi Äntwerten, déi mer dann um Dësch leien hunn, dann och deem gerecht gi wat an deenen eenzelne Gemenge geduecht gëtt um Niveau vum öffentlechen Transport, souwuel wat de Schinneverkéier - Tram, Zuch oder awer och, mengen ech, den TICE - wéi déi eenzel Busangeboter ugeet.

Dann ass déi zweet Fro - ganz schnell - déi an der Nordstad. Mir hunn, mengen ech, ëm den Abrëll do uewen deenen eenzelnen Nordstadgemengen - och déi dräi zoustänneg Ministeren - Optiounen dohinnergeluecht. Optiounen, déi haaptsächlech op deem spillen: Wat geschitt op der Linn tëschent Ettelbréck an Dikrech? Wat geschitt mat där Zuchlinn? Ass dat eng Méiglechkeet fir hei och eng Optioun ze gesinn, fir mar och op där Assiette do en Tram ze gesinn, dee vläicht Virdeeler hätt, fir déi Nodeeler, déi den Zuch besonnesch zu Dikrech huet, kënnen ze beäntwerten, dass ee mat engem lichten Tram och méi an Dikrech an den Zentrum kéint eragoen, an datselwecht och zu Ettelbréck ze maachen? Oder gesi mer iwwerhaupt vun engem schinnegebundene Verkéier op där Linn of a ginn éischer op en Angebot am Busberäich?

Déi jeeweileg Gemengen hunn eis viru kuerzem, an zwar den 3. November, geäntwert, andeem se gesot hunn, dass se éischer déi Optioun gesi vun enger Kompatibilitéit vun dem Tram op där Linn, an am Ufank natierlech de Busservice auszebauen, wat zu engem Deel an der Nordstad jo scho virun zwéi Méint geschitt ass duerch, mengen ech, nei Méiglechkeeten, déi mer eis ginn hunn, an och nei Kadenzen, déi mer agesat hunn. Ech mengen, dat ass also eng Meenung, déi elo vun de Gemengen ausgedréckt ginn ass.

Wann ech gutt informéiert sinn, kënnt deen éische Workshop, dee sech iwwerhaupt mat der Gestaltung vun där ganzer Assiette vun Dikrech bis op Ettelbréck befaasst, awer net nëmmen op engem transportpolitesche Plang, mä och um Niveau vun engem stadtplaneresche Plang den 10. Januar fir d'éischte Kéier zesummen. An ech mengen, et ass dann un eis dräi Ministère mat de Gemengen eis sécherlech am Ufank vum nächste Joer eng Kéier ze gesinn, fir ze kucken: Wat heescht dat do elo politesch um Niveau vun där Zuchlinn?

Da geet et natierlech och drëm d'Diskussioun ze féiere mat der Eisebunn selwer, an och sécherlech do mat de Syndikater um Niveau vum Eisebunnberäich, well dat jo sécherlech dann och seng Auswierkungen dorop wäert hunn. Mä och do géif ech wierklech proposéieren ergebnisoffen doriwwer ze diskutéieren. Déi Zuchlinn gëtt vläicht och elo emol direkt vill ze schnell a Fro gestallt an op den Tram gesat. Mir wäerten déi Zuchlinn jiddefalls an deenen nächste Joren nach brauchen, well hei ass - wéi et virdru gesot ginn ass - d'Zukunftsmusek.

Dat hei ass eppes, dat schloe mer net an deenen éischte puer Joer aus dem Steen heraus, esou dass een, mengen ech, am Ufank virun allem emol de Bus muss gesinn als deen, deen Äntwerte muss ginn op déi Problemer, déi sech do uewe stellen. Da musse mer eng large Consultatioun maachen, fir hei och Konzepter auszeschaffen.

Also, d'Konklusioun: De 24. Januar wäerte mer eis emol gesinn, fir déi Fënster Esch-Suessem mateneen ze diskutéieren, an dann eng Aarbecht weidergegin un eis Mataarbechter an Experten, fir dorobber ze schaffen, an zweetens, mengen ech och, ufanks dës Joers no deem éischte Workshop vum 10. Januar eis och am Norden eng Kéier erërmzegesinn, fir eis och do d'Method ze ginn, wéi mer dann op där Trace tëschent Ettelbréck an Dikrech an och innerhalb vun deenen zwou Stied Äntwerte fir déi nächst Jore kënnen ausschaffen.

Merci.

» **M. le Président.** - Här Braz, wëllt Dir nach eng Zousazfro stellen?

(Négation)